RAPPORT ANNUEL

2005

TARIFICATION EN ASSURANCE AUTOMOBILE

AUTORITÉ DES MARCHÉS FINANCIERS

RAPPORT ANNUEL

2005

TARIFICATION EN ASSURANCE AUTOMOBILE

AUTORITÉ DES MARCHÉS FINANCIERS

Ce rapport a été produit par la Direction du contrôle du droit d'exercice
de l'Autorité des marchés financiers.

Ce rapport est disponible dans le site Web de l'Autorité des marchés financiers
à l'adresse suivante : http://www.lautorite.qc.ca.

Dépôt légal – Bibliothèque nationale du Québec, 2006
Dépôt légal – Bibliothèque nationale du Canada, 2006

ISBN : 2-550-46699-3
ISSN : 1712-9389 (imprimé)
ISSN : 1712-9397 (en ligne)

Québec

Gouvernement du Québec
Le ministre des Finances

Québec, avril 2006

Monsieur Michel Bissonnet
Président de l'Assemblée nationale
Hôtel du Parlement
Québec (Québec)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous soumettre le *Rapport sur la tarification en assurance automobile* au Québec pour l'année 2005. Ce rapport renferme une analyse des données statistiques et des manuels de tarification qui ont été transmis à l'Autorité des marchés financiers par les assureurs qui souscrivent de l'assurance automobile au Québec.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le ministre des Finances,

Michel Audet

Québec
12, rue Saint-Louis, 1er étage
Québec (Québec) G1R 5L3
Téléphone : (418) 643-5270
Télécopieur : (418) 646-1574
ministre@finances.gouv.qc.ca

Montréal
380, rue Saint-Antoine Ouest, 5e étage
Montréal (Québec) H2Y 3X7
Téléphone : (514) 873-5363
Télécopieur : (514) 873-4728

AUTORITÉ
DES MARCHÉS
FINANCIERS

Québec, mars 2006

Monsieur Michel Audet
Ministre des Finances
Hôtel du Parlement
Québec (Québec)

Monsieur le Ministre,

C'est avec plaisir que je vous soumets le vingt-huitième *Rapport sur la tarification en assurance automobile* au Québec, produit conformément aux dispositions de l'article 182 de la *Loi sur l'assurance automobile* (L.R.Q., c. A-25).

Ce document renferme les résultats de l'analyse effectuée à partir des renseignements fournis par les assureurs privés qui souscrivent de l'assurance automobile au Québec, à propos de leur expérience en matière de sinistres, de leurs pratiques de tarification et de leurs tarifs en vigueur en 2005.

Ce rapport trace d'abord le profil du marché dans lequel les assureurs ont exercé leurs activités en 2005. Il traite ensuite de l'évolution des pratiques de tarification et des modifications que les assureurs ont apportées à leur manuel de tarification. Enfin, il présente les résultats de l'analyse de la rentabilité de l'assurance automobile au Québec au cours de l'année 2005.

L'analyse de la tarification pratiquée par les assureurs en 2005 montre qu'ils ont globalement affiché des bénéfices d'exploitation légèrement supérieurs à ceux de 2004, parce que la progression des sinistres a été de moindre importance que celle du montant des primes acquises. Ces résultats constituent la poursuite d'une tendance favorable observée depuis les cinq dernières années qui dépasse les rendements historiques généralement espérés par les assureurs.

Selon cette analyse, l'industrie de l'assurance automobile au Québec est en bonne santé et cette situation ne peut qu'être favorable pour le consommateur. À cet égard, le mouvement à la baisse des tarifs constaté en 2005, pour une troisième année consécutive, est un indicateur que le marché est efficace et que le consommateur peut en profiter.

Place de la Cité, tour Cominar
2640, boulevard Laurier, 3e étage
Sainte-Foy (Québec)
G1V 5C1
tél. : 418.525.0337
numéro sans frais : 877.525.0337
téléc. : 418.525.9512

800, square Victoria, 22e étage
C.P. 246, tour de la Bourse
Montréal (Québec)
H4Z 1G3
tél. : 514.395.0337
numéro sans frais : 877.525.0337
téléc. : 514.873.3090

www.lautorite.qc.ca

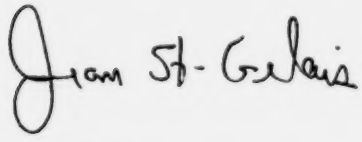
En outre, les bénéfices d'exploitation importants générés au cours des cinq dernières années, combinés à la croissance de la demande, devraient intensifier la concurrence à l'égard des tarifs au cours des prochaines années, et ce, pour l'ensemble des catégories de risques reliées à l'assurance automobile au Québec.

Par ailleurs, l'examen du marché québécois de l'assurance automobile montre que celui-ci est concentré tout en demeurant concurrentiel, et que la concurrence varie d'un segment du marché à l'autre.

Enfin, le rapport indique que les assureurs établis au Québec dominent le marché québécois de l'assurance automobile et qu'il est possible, pour les assurés, de faire jouer pleinement la concurrence, principalement en comparant les prix proposés par les différents assureurs.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président-directeur général,



Jean St-Gelais

Table des matières

	Introduction	**1**
CHAPITRE 1	**Le marché de l'assurance automobile au Québec en 2005**	**3**
	Les assureurs automobile et l'offre d'assurance	3
	La concurrence dans le marché québécois de l'assurance automobile	9
	La demande d'assurance automobile	13
CHAPITRE 2	**Les pratiques de tarification**	**18**
	Les manuels de tarification	18
	L'évolution des pratiques de tarification et des tarifs	21
CHAPITRE 3	**La rentabilité de l'assurance automobile au Québec en 2005**	**25**
	Le contexte de l'analyse de rentabilité	25
	L'évolution globale des résultats	26
	L'évolution des sinistres	28
	Le caractère adéquat de la tarification en 2005	40
	Conclusion	**43**
	Liste des tableaux	45
	Liste des graphiques	47
ANNEXE A	**Liste des assureurs autorisés à souscrire de l'assurance automobile au Québec au 31 décembre 2005**	**51**
ANNEXE B	**Glossaire**	**55**
ANNEXE C	**Données utilisées pour les graphiques 4 à 14**	**59**

106-04093/

Introduction

L'Autorité des marchés financiers (l'Autorité) doit, conformément à l'article 182 de la *Loi sur l'assurance automobile* (L.R.Q., c. A-25), analyser les manuels de tarification et les données statistiques sur l'expérience des assureurs privés qui souscrivent de l'assurance automobile au Québec et produire chaque année un rapport au ministre des Finances sur la tarification en assurance automobile.

En premier lieu, le rapport[1] trace le profil du marché dans lequel les assureurs privés ont exercé leurs activités au Québec en 2005, en décrivant l'offre et la demande d'assurance automobile.

Ensuite, il traite des consultations des manuels de tarification, des modifications que les assureurs leur ont apportées au cours de 2005, de même que de l'évolution des pratiques en matière de tarification.

Enfin, le rapport présente une analyse de la rentabilité de l'assurance automobile au Québec en 2005. Cette analyse porte sur les résultats d'exploitation des assureurs ainsi que du caractère adéquat de la tarification.

1. Le présent rapport ainsi que d'autres renseignements concernant l'assurance automobile au Québec sont disponibles dans le site Web de l'Autorité à l'adresse suivante : www.lautorite.qc.ca.

Chapitre 1

LE MARCHÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC EN 2005

Ce chapitre présente une analyse de l'offre et de la demande dans le secteur de l'assurance automobile au Québec en 2005 qui fait ressortir les principaux enjeux dans ce marché[2]. Il traite également de la concurrence dans le marché québécois de l'assurance automobile.

Les assureurs automobile et l'offre d'assurance

En 2005, 127 assureurs étaient autorisés à souscrire de l'assurance automobile au Québec. La liste de ces assureurs figure à l'annexe A. Ce nombre ne comprend pas les assureurs dont le permis de souscrire de l'assurance automobile se limite aux activités de réassurance.

Aussi, comme l'indique le tableau 1, le nombre d'assureurs autorisés à souscrire de l'assurance automobile au Québec en 2005 a peu changé par rapport à 2004. Ce résultat découle de l'octroi de deux nouveaux permis et de l'annulation d'un permis. Ce permis non reconduit concerne un assureur qui a fusionné avec un autre assureur.

TABLEAU 1

Nombre d'assureurs automobile au Québec

Année	AUTORISÉS À SOUSCRIRE	AYANT SOUSCRIT	
		Nombre	Pourcentage
1996	140	118	84 %
1997	137	113	82 %
1998	137	121	88 %
1999	140	121	86 %
2000	134	114	85 %
2001	134	113	84 %
2002	126	108	86 %
2003	125	107	86 %
2004	126	108	86 %
2005[3]	127	105	83 %

2. Pour compléter l'information, le site Web de l'Autorité des marchés financiers (www.lautorite.qc.ca) présente une description de l'environnement juridique dans lequel les assureurs exercent leurs activités de même que du Fichier central des sinistres automobiles (FCSA) et de son utilisation par les assureurs.

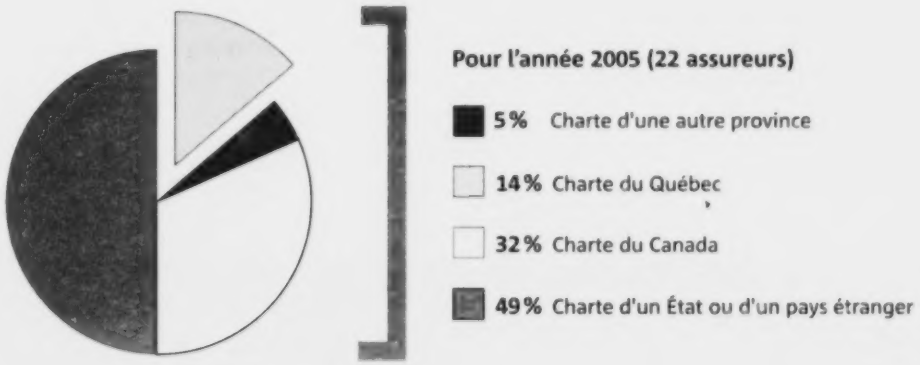
3. Au moment de la production du présent rapport, les données complètes relatives à l'année 2005 provenant des états financiers des assureurs déposés auprès de l'Autorité n'étaient pas disponibles; le nombre ainsi que le pourcentage d'assureurs ayant souscrit sont donc des estimations.

En 2005, selon les renseignements disponibles au moment de la production du présent rapport, 22 des 127 assureurs autorisés à souscrire de l'assurance automobile ne se seraient pas prévalus de cette autorisation. Les assureurs qui n'ont pas souscrit ce type d'assurance en 2005, même s'ils possédaient un permis pour le faire, sont recensés à l'annexe A.

Les assureurs qui ne souscrivent pas directement de l'assurance automobile, même s'ils possèdent un permis pour le faire, sont principalement des assureurs à charte étrangère ou canadienne tel que le montre le graphique 1. La majorité d'entre eux souscrivent très peu d'assurance de dommages, tant au Québec qu'au Canada. Quelques-uns agissent presque uniquement à titre de réassureur, alors que le permis qu'ils détiennent les autorise à souscrire également de l'assurance directe.

GRAPHIQUE 1

Répartition par charte des assureurs n'ayant pas souscrit de l'assurance automobile au Québec même s'ils possédaient un permis pour le faire[4]



Parmi ces assureurs qui ne souscrivent pas d'assurance automobile même s'ils possèdent un permis pour le faire, la plupart d'entre eux exercent leurs activités régulières principalement dans les autres régions du Canada. Au Québec, ils souscrivent surtout de l'assurance des entreprises (biens, aviation, bris des machines, responsabilité, maritime et autres) et occasionnellement de l'assurance automobile.

Les assureurs qui ont quitté le marché au cours des dernières années l'ont fait pour diverses raisons telles que le retrait résultant d'une fusion avec un autre assureur, le retrait résultant d'une réorganisation à l'intérieur d'un groupe d'assureurs ou simplement le retrait du marché résultant de la décision de ne plus souscrire de l'assurance automobile au Québec.

4. Au moment de la production du présent rapport, les données complètes relatives à l'année 2005 provenant des états financiers des assureurs déposées auprès de l'Autorité n'étaient pas disponibles ; le nombre d'assureurs n'ayant pas souscrit de l'assurance automobile au Québec est donc une estimation.

Ces retraits du marché résultent majoritairement du suivi plus rigoureux effectué depuis quelques années auprès des assureurs qui possèdent un permis pour souscrire de l'assurance automobile au Québec et qui ne se prévalent pas de cette autorisation. Par conséquent, certains assureurs choisissent de ne pas renouveler leur permis, alors que d'autres demandent de limiter leur permis de souscrire de l'assurance automobile aux activités de réassurance. Par ailleurs, le tableau 2 présente le nombre d'assureurs autorisés à souscrire de l'assurance automobile au Québec et fait état de leur part de marché selon leur charte.

TABLEAU 2

Ventilation du nombre et de la part de marché[5] des assureurs automobile au Québec selon leur charte

	QUÉBEC		AUTRE PROVINCE		CANADA		ÉTAT OU PAYS ÉTRANGER	
Année	Nombre	Part de marché	Nombre	Part de marché	Nombre	Part de marché	Nombre	Part de marché
1993	59	39 %	8	2 %	49	53 %	33	6 %
1994	58	42 %	8	2 %	43	51 %	33	5 %
1995	58	44 %	8	1 %	43	49 %	32	6 %
1996	59	46 %	7	1 %	42	48 %	32	5 %
1997	59	46 %	6	1 %	43	48 %	29	5 %
1998	58	46 %	6	2 %	43	47 %	30	5 %
1999	59	46 %	6	1 %	45	46 %	30	7 %
2000	55	47 %	5	1 %	44	45 %	30	7 %
2001	54	49 %	5	2 %	43	44 %	32	5 %
2002	53	51 %	4	2 %	41	44 %	28	3 %
2003	53	54 %	4	2 %	42	41 %	26	3 %
2004	53	56 %	4	2 %	41	40 %	28	2 %
2005[6]	53	—	4	—	42	—	28	—

Ce tableau montre que la part de marché des assureurs à charte du Québec continue d'évoluer. En effet, les assureurs à charte du Québec, pris dans leur ensemble, recueillent 56 % du volume de primes souscrites en assurance automobile au Québec pour l'année 2004, ce qui représente une augmentation de 17 points de pourcentage depuis 1993, réduisant ainsi la part de marché des assureurs à charte du Canada de 13 points de pourcentage et celle des assureurs à charte d'un État ou pays étranger de quatre points.

De plus, en ajoutant à la part de marché des assureurs du Québec celle des assureurs à charte du Canada dont le siège est situé au Québec, la part de marché de cet ensemble

5. Les parts de marché sont exprimées en pourcentage du total des primes directes souscrites en assurance automobile au Québec selon les états financiers des assureurs déposés auprès de l'Autorité.

6. Au moment de la production du présent rapport, les données relatives aux parts de marché pour l'année 2005 n'étaient pas disponibles.

s'élève à 62 % en 2004 comparativement à 60 % en 2003, ce qui démontre que les assureurs établis au Québec dominent le marché québécois de l'assurance automobile.

Par ailleurs, le tableau 3 permet d'observer l'évolution des parts de marché des assureurs selon le mode de distribution qu'ils utilisent pour vendre leurs produits d'assurance automobile au Québec.

Ces données indiquent que, pour l'ensemble du marché, la progression des assureurs directs se poursuit. En effet, au cours des six dernières années, leur part de marché a augmenté de 10,3 points de pourcentage. Le marché reste tout de même dominé par les assureurs distribuant leurs produits d'assurance automobile par l'intermédiaire de courtiers. Cependant, au cours des dernières années, la croissance marquée des assureurs qui distribuent directement leurs produits d'assurance automobile laisse présager que la répartition du marché de l'assurance automobile au Québec entre ces deux modes de distribution pourrait être égale en 2005.

Aussi, en regardant plus attentivement la part de marché des assureurs selon le mode de distribution utilisé pour le marché de l'assurance des particuliers[7] et celui de l'assurance des entreprises[8], on observe, dans le tableau 3, une présence très marquée des assureurs distribuant leurs produits d'assurance automobile par l'intermédiaire de courtiers dans le secteur de l'assurance des entreprises. De plus, on remarque que les assureurs directs dominent maintenant le marché de l'assurance des particuliers, et ce, depuis 2002. En 2004, les parts de marché respectives pour les assureurs directs et les assureurs par courtiers sont de 54,1 % et 45,9 % pour l'assurance des particuliers, tandis que celles pour l'assurance des entreprises sont de 13,2 % et 86,8 %.

TABLEAU 3

Part de marché[9] des assureurs selon leur mode de distribution[10] pour le marché de l'assurance des particuliers, le marché de l'assurance des entreprises et pour l'ensemble du marché en assurance automobile au Québec

	ASSURANCE DES PARTICULIERS		ASSURANCE DES ENTREPRISES		TOTAL DU MARCHÉ	
Année	Distribution directe	Distribution par courtiers	Distribution directe	Distribution par courtiers	Distribution directe	Distribution par courtiers
1999	43,6 %	54,4 %	14,7 %	85,3 %	37,9 %	62,1 %
2000	45,4 %	54,6 %	16,2 %	83,8 %	40,1 %	59,9 %
2001	48,1 %	51,9 %	13,9 %	86,1 %	41,4 %	58,6 %
2002	50,8 %	49,2 %	14,3 %	85,7 %	43,8 %	56,2 %
2003	53,4 %	46,6 %	14,0 %	86,0 %	45,2 %	54,8 %
2004	54,1 %	45,9 %	13,2 %	86,8 %	48,2 %	51,8 %

7. Par assurance des particuliers, on entend les catégories de risque suivantes : voitures de tourisme, motocyclettes, motoneiges et véhicules tout-terrain.
8. Par assurance des entreprises, on entend les catégories de risque suivantes : véhicules utilitaires, véhicules publics et autres risques.
9. Les parts de marché sont exprimées en pourcentage du total des primes directes souscrites en assurance automobile au Québec selon les états financiers des assureurs déposés auprès de l'Autorité.
10. La répartition entre assureurs directs et assureurs par courtiers est établie sur la base des déclarations des assureurs concernant le mode de distribution qu'ils utilisent pour la majorité de leurs activités d'assurance automobile au Québec.

Enfin, bien que le nombre d'assureurs exerçant une activité au Québec demeure élevé, le marché reste dominé par un petit nombre d'entre eux. À ce sujet, le tableau 4 fait état de la part de marché détenue par les plus importants assureurs ou groupes d'assureurs qui font des affaires au Québec.

TABLEAU 4

Part du marché[11] québécois des plus importants assureurs ou groupes d'assureurs automobile

	NOMBRE D'ASSUREURS OU GROUPES D'ASSUREURS				
Année	**1**	**3**	**5**	**10**	**15**
1995	14 %	41 %	52 %	71 %	84 %
1996	16 %	42 %	53 %	73 %	84 %
1997	18 %	44 %	59 %	77 %	88 %
1998	20 %	45 %	60 %	78 %	88 %
1999	18 %	44 %	58 %	77 %	89 %
2000	17 %	44 %	58 %	77 %	90 %
2001	17 %	44 %	58 %	78 %	90 %
2002	20 %	47 %	61 %	80 %	91 %
2003	20 %	47 %	63 %	83 %	94 %
2004[12]	20 %	47 %	63 %	83 %	95 %

Les données de ce tableau montrent que les 15 assureurs ou groupes d'assureurs les plus importants qui faisaient des affaires au Québec en 2004 ont recueilli 95 % du volume de primes souscrites en assurance automobile. L'augmentation de cette proportion au cours des dix dernières années est principalement attribuable à la formation de nouveaux groupes d'assureurs ainsi qu'à la fusion d'assureurs déjà importants. Par contre, on remarque qu'un certain plafonnement semble avoir été atteint depuis deux ans pour les dix assureurs ou groupes d'assureurs les plus importants.

Ce tableau révèle une certaine concentration du marché québécois de l'assurance automobile qui est dominé par une quinzaine d'assureurs ou groupes d'assureurs. Par contre, en examinant plus attentivement la composition de ces groupes, on observe que ces 15 assureurs ou groupes d'assureurs les plus importants sont en réalité composés de 80 assureurs, soit 63 % du nombre total d'assureurs qui étaient autorisés à souscrire de l'assurance automobile au Québec en 2004. Donc, malgré cette apparence de concentration du marché de l'assurance automobile, le consommateur québécois dispose tout de même d'un vaste éventail d'assureurs qui sont en mesure de répondre adéquatement à ses besoins en matière d'assurance automobile. De plus,

11. Les parts de marché sont exprimées en pourcentage du total des primes directes souscrites en assurance automobile au Québec selon les états financiers des assureurs déposés auprès de l'Autorité.
12. Les regroupements présentés pour l'année 2004 tiennent compte des réorganisations d'entreprise de l'année 2005.

les assureurs ou groupes d'assureurs qui occupent les six premières positions sont les mêmes depuis plus de six ans, ce qui reflète une certaine stabilité dans le secteur.

Aussi, on note que les assureurs détenant un permis pour souscrire de l'assurance automobile au Québec ne sont pas nécessairement présents dans toutes les catégories de risque. À cet effet, le tableau 5 présente un recensement du nombre d'assureurs présents dans chacune des catégories de risque reliées à l'assurance automobile.

TABLEAU 5

Nombre d'assureurs[13] ayant souscrit dans les différentes catégories de risque reliées à l'assurance automobile au Québec

	CATÉGORIES DE RISQUE[14]							
Année	VT	MC	MN	TT	VU	VP	AR	Total[15]
1999	88	85	82	78	81	39	93	121
2000	91	86	87	82	82	43	95	114
2001	91	84	86	80	82	46	93	113
2002	90	83	83	80	77	47	90	108
2003	87	81	81	76	72	50	86	107
2004	85	79	78	76	71	47	86	108

VT = Voitures de tourisme
MC = Motocyclettes
MN = Motoneiges
TT = Véhicules tout-terrain
VU = Véhicules utilitaires
VP = Véhicules publics
AR = Autres risques

De plus, parmi les 108 assureurs qui ont souscrit de l'assurance automobile au Québec en 2004, on retrouve 43 assureurs qui souscrivent dans toutes les catégories de risque comparativement à 33 assureurs en 1999. Compte tenu de la concurrence qui existe dans le marché québécois de l'assurance automobile, certains assureurs ont vu leur part de marché plafonner au cours des dernières années et ont pris la décision d'étendre leur souscription à l'ensemble des catégories de risque automobile afin de tenter d'augmenter leur part de marché et de maintenir leur croissance.

De surcroît, certains assureurs qui étaient présents principalement dans la catégorie des voitures de tourisme et qui souscrivaient également quelques primes dans la catégorie des véhicules divers afin de rendre service à leurs clients, ont accentué

13. Les données reliées au nombre d'assureurs souscrivant dans les différentes catégories de risque de l'assurance automobile sont extraites du *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2004-12-31, Version finale*, publié par le Groupement des assureurs automobiles agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.
14. Les catégories de risque sont les mêmes que celles utilisées dans le *Plan statistique automobile* (PSA) et l'annexe B fournit une définition de ces catégories de risque.
15. Représente le nombre total d'assureurs ayant souscrit dans au moins une des catégories de risque au cours de l'année.

leur présence ces dernières années dans ces catégories de risque pour répondre à une demande accrue de leur clientèle. Par conséquent, le marché des véhicules divers n'est plus exploité majoritairement par les assureurs qui se spécialisaient principalement dans ce créneau.

Ainsi, entre 1999 et 2004, dix assureurs sont passés d'assureurs dits « spécialistes » à assureurs « généralistes », et cette nouvelle présence dans le marché favorise donc la concurrence dans toutes les catégories de risque de l'assurance automobile.

Finalement, l'offre d'assurance automobile au Québec demeure abondante même si le marché reste dominé par un nombre restreint d'assureurs ou groupes d'assureurs. En outre, l'offre d'assurance automobile au Québec, en plus d'être abondante, est très diversifiée et le consommateur québécois peut y retrouver les produits d'assurance qui seront en mesure de correspondre à ses besoins en matière d'assurance automobile.

La concurrence dans le marché québécois de l'assurance automobile

Compte tenu de la concentration du marché québécois de l'assurance automobile en termes d'assureurs ou groupes d'assureurs dominant le marché, il est important d'examiner ce marché sous d'autres angles afin d'établir si la concurrence demeure présente.

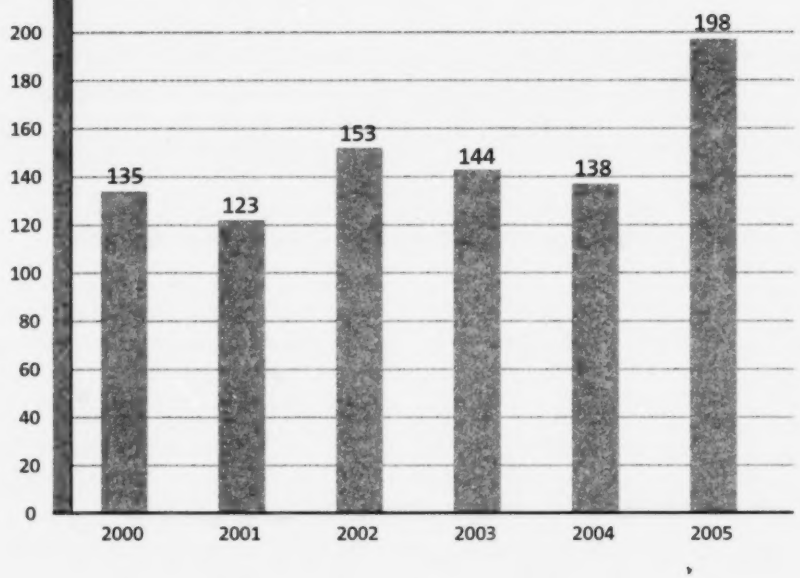
Premièrement, les assureurs ont continué d'afficher une présence médiatique soutenue par le truchement des journaux, de la télévision, de la radio et des revues spécialisées. Les efforts publicitaires déployés expriment un besoin des assureurs d'adapter leurs stratégies de marketing à un environnement concurrentiel.

De surcroît, les diverses offres de promotion et de produits accessoires à l'assurance automobile demeurent appréciables, et les assureurs continuent d'innover sur ce plan comme en publicité afin de devancer ou de se démarquer de la concurrence.

Par ailleurs, les nombreuses modifications apportées annuellement par les assureurs à leur manuel de tarifs démontrent que chacun adapte ses pratiques et ses tarifs afin de maintenir sa compétitivité. À cet effet, au cours de l'année 2005, l'Autorité a reçu 198 dépôts de modifications aux manuels de tarification provenant des assureurs automobile conformément à l'article 180 de la *Loi sur l'assurance automobile* (L.R.Q., c. A-25). Le graphique 2 présente l'évolution des dépôts auprès de l'Autorité des modifications aux manuels de tarification pour les six dernières années.

GRAPHIQUE 2

Évolution des dépôts auprès de l'Autorité des modifications aux manuels de tarification



Ainsi, l'année 2005 a été beaucoup plus active en termes de modifications apportées aux manuels de tarification que les années précédentes, ce qui constitue une indication additionnelle que le marché de l'assurance automobile au Québec demeure concurrentiel et qu'il est en constante évolution.

En outre, il est généralement reconnu que des écarts de prix entre les assureurs, à un moment donné, sont également indicatifs d'une saine concurrence. À ce sujet, le tableau 6 démontre que de tels écarts entre assureurs sont présents dans le marché québécois, ce qui constitue une autre indication que ce marché demeure concurrentiel.

TABLEAU 6

Comparaison des primes[16] d'assurance automobile offertes par différents assureurs[17] au Québec pour différents profils d'assurés

	ASSUREURS					
Profils d'assurés	A	B	C	D	E	Écart max/min (%)
N° 1	777 $	742 $	1 000 $	955 $	853 $	35 %
N° 2	473 $	514 $	591 $	653 $	619 $	38 %
N° 3	621 $	613 $	642 $	604 $	599 $	7 %
N° 4	1 259 $	1 206 $	975 $	1 368 $	1 344 $	40 %
N° 5	841 $	776 $	985 $	822 $	968 $	27 %

Ce tableau indique donc que la prime demandée à un même assuré peut varier d'au moins 40 % d'un assureur à l'autre. On observe également qu'un assureur peut être très concurrentiel pour un profil d'assuré donné, mais pas nécessairement pour un autre. Par exemple, l'assureur E est celui qui offre la prime la plus basse pour l'assuré n° 3, tout en étant beaucoup moins compétitif pour les autres profils d'assurés.

De plus, l'examen de la situation permet de constater que la concurrence s'exerce différemment selon les segments du marché. Les efforts des assureurs semblent en effet se concentrer sur certains créneaux particuliers. Par exemple, le tableau 6 révèle que l'assuré n° 3 se voit offrir un plus petit éventail de prix pour sa couverture d'assurance que les autres profils d'assurés.

Par conséquent, les clientèles prisées par une majorité d'assureurs ont plus de choix, tant à l'égard de la protection offerte que du choix même de l'assureur avec lequel traiter. Par contre, pour d'autres catégories d'assurés, certaines protections sont plus difficiles à obtenir et la prime d'assurance qui leur est demandée pourra leur paraître élevée. Cette situation a été observée pour l'assuré n° 4 du tableau 6.

Au surplus, différents indices laissent entrevoir que la compétition prendrait de la vigueur dans d'autres secteurs que les voitures de tourisme, notamment dans celui des véhicules divers[18]. En effet, le nombre de consultations par l'industrie de même que le nombre de modifications apportées aux manuels de tarification pour les véhicules divers vont en augmentant depuis trois ans. Depuis deux ans, on observait cette hausse uniquement pour les motocyclettes, mais, en 2005, cette augmentation des consultations et des modifications s'est également reflétée pour les motoneiges et les véhicules tout-terrain.

16. Il s'agit de primes pour une couverture complète d'assurance automobile pour différentes voitures de tourisme et différents profils d'assurés.
17. Les assureurs désignés comme A, B, C, D et E sont les mêmes pour les cinq profils d'assurés présentés.
18. Par véhicules divers, on entend les catégories de risque suivantes : motocyclettes, motoneiges et véhicules tout-terrain.

À cet effet, on remarque qu'il y a 18 assureurs qui ont apporté des changements à leurs tarifs au cours de l'année 2005 pour les catégories de risque des motocyclettes, motoneiges et véhicules tout-terrain et qu'il y a huit assureurs qui ont réajusté leurs tarifs pour les catégories des véhicules utilitaires et des véhicules publics.

Ainsi, on observe dans le marché des véhicules divers, qui était presque exclusivement réservé aux assureurs « spécialistes », que des assureurs qui avaient une présence plutôt marginale dans ce secteur sont maintenant plus actifs. La présence plus accrue de ces assureurs s'explique, en partie, par le phénomène des « babyboomers » qui survient présentement au Québec. En effet, ce segment d'âge de la population dispose aujourd'hui de revenus appréciables et consacre plus de temps aux loisirs. Ainsi, ces assureurs qui jouaient un rôle mineur dans ce secteur de l'assurance automobile ont ajusté leurs pratiques afin d'être en mesure de suivre la tendance affichée par leur clientèle et de la conserver.

Donc, la présence plus soutenue de ces assureurs ainsi que l'évolution favorable des résultats observés ces dernières années pour l'ensemble du secteur des véhicules divers laisse présager, aux assureurs qui seront présents dans ce marché, une source additionnelle de revenus et de bénéfices et va faire en sorte d'accentuer la concurrence dans ce secteur de l'assurance automobile pour le bénéfice des consommateurs québécois.

Finalement, il est intéressant de constater que les forces du marché réagissent adéquatement aux changements de tarifs, ce qui constitue une autre indication que la concurrence s'exerce dans le marché québécois.

En effet, l'analyse de l'évolution de la part de marché de chaque assureur selon les changements apportés à ses tarifs confirme qu'un mouvement de tarifs qui ne va pas dans le sens de ce que prescrit le marché provoquera une certaine perte de clientèle.

À cet égard, le tableau 7 montre que les assureurs qui ont réduit leurs tarifs en 2005 ont accru leur part de marché de 2,8 points de pourcentage au cours de l'année 2005, alors que ceux qui ont maintenu leurs tarifs sont sensiblement restés au même niveau avec une légère augmentation de leur part de marché de 1 point de pourcentage. Par contre, on observe que les assureurs qui ont augmenté leurs tarifs au cours de l'année 2005 ont vu leur part de marché fléchir de 5,4 points de pourcentage.

TABLEAU 7

Impact sur la part de marché[19] des assureurs selon les changements apportés à leurs tarifs en 2005 pour les voitures de tourisme

Assureurs qui, en 2005, ont :	PART DE MARCHÉ 2004	PART DE MARCHÉ 2005
• réduit leurs tarifs	81,1 %	83,9 %
• maintenu stables leurs tarifs	3,1 %	4,1 %
• augmenté leurs tarifs	8,7 %	3,3 %

19. Les parts de marché sont exprimées en pourcentage du nombre de voitures de tourisme souscrites selon le *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2005-12-31, Version préliminaire*, publié par le Groupement des assureurs automobiles agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité. Les assureurs considérés dans cette analyse représentent 91 % du nombre de voitures de tourisme souscrites en 2005.

Bref, les mouvements qui s'opèrent dans le marché ainsi que les différents indicateurs mentionnés révèlent que la concurrence demeure présente pour l'ensemble de l'assurance automobile au Québec.

La demande d'assurance automobile

Après avoir analysé l'évolution de l'offre d'assurance automobile au Québec au cours des dernières années, on trace, dans la présente section, un portrait de l'évolution de la demande d'assurance automobile.

D'une part, la progression de la demande d'assurance est étroitement liée à l'évolution du nombre de véhicules assurés et à l'âge moyen du parc automobile. En effet, le consommateur propriétaire d'un véhicule récent choisira généralement une couverture d'assurance plus étendue que le propriétaire d'un véhicule plus vieux. Par exemple, bon nombre de consommateurs décideront de se procurer l'avenant « valeur à neuf » lorsque le véhicule est récent, alors qu'ils n'achèteront pas cette protection pour un véhicule plus vieux.

D'autre part, la demande d'assurance automobile est liée au nombre de personnes qui sont en âge de conduire un véhicule de même qu'au nombre de permis de conduire en vigueur au Québec. En effet, avec le vieillissement de la population observé au Québec ces dernières années, on remarque qu'il y a plus de gens âgés entre 16 et 80 ans qui, à un moment donné, sont susceptibles d'acheter des produits d'assurance automobile.

Le tableau 8 fait état du nombre de véhicules pour lesquels une assurance a été souscrite, ainsi que de l'âge moyen des véhicules en circulation au Québec.

Ce tableau montre que le marché québécois de l'assurance automobile a repris une certaine expansion depuis quelques années. D'une part, le nombre de véhicules a augmenté de façon significative au cours des quatre dernières années : 8 % pour les voitures de tourisme et 9 % pour l'ensemble des véhicules. D'autre part, pour une troisième année consécutive, on observe un rajeunissement du parc automobile. La conjoncture économique favorable, les faibles taux d'intérêt ainsi que les rabais et programmes de financement avantageux offerts par les fabricants d'automobiles ont grandement influé sur le comportement des consommateurs.

TABLEAU 8

Âge moyen des véhicules en circulation et nombre de véhicules souscrits en assurance automobile au Québec[20]

	VOITURES DE TOURISME		TOUS VÉHICULES COMBINÉS	
Année	Âge moyen[21]	Nombre (en milliers)	Âge moyen	Nombre[22] (en milliers)
1995	6,43	3 289	6,95	—
1996	6,69	3 326	7,18	—
1997	6,90	3 378	7,40	—
1998	6,98	3 482	7,48	—
1999	7,11	3 513	7,59	4 073
2000	7,20	3 614	7,68	4 177
2001	7,30	3 765	7,79	4 385
2002	7,30	3 860	7,80	4 534
2003	7,22	3 978	7,76	4 639
2004	7,17	4 063	7,73	4 827
2005	7,13	4 179	7,73	4 952

Aussi, depuis quelques années, on observe une augmentation marquée de la demande d'assurance pour la catégorie des véhicules divers. En effet, le tableau 9 montre une forte progression du nombre de véhicules souscrits pour les motocyclettes et les véhicules tout-terrain. La progression pour ces deux catégories de risque représente des augmentations respectives de 64 % et de 80 % au cours des sept dernières années.

20. L'âge moyen des véhicules en circulation provient du Bilan 2005 (2004, 2003, 2002 et 2001), Accidents, parc automobile, permis de conduire publié par la Société de l'assurance automobile du Québec. Les nombres de véhicules souscrits proviennent du *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2005-12-31, Version préliminaire*, publié par le Groupement des assureurs automobiles agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.
21. Comprend les automobiles et camions légers de promenade.
22. Ne comprend pas les véhicules couverts par une police d'assurance automobile des garagistes ou qui font partie d'une flotte non tarifée par véhicule, ainsi que les véhicules de compétition ou de démonstration. Le nombre de véhicules total des années 1995 à 1998 n'est pas disponible sur une base comparable.

TABLEAU 9

Nombre de véhicules[23] souscrits dans les différentes catégories de risque reliées à l'assurance automobile au Québec

	CATÉGORIES DE RISQUE					
Année	VT	MC	MN	TT	VU	VP
1999	3 512 707	101 159	142 752	127 626	181 333	7 071
2000	3 614 306	106 543	113 171	145 645	189 772	7 333
2001	3 765 324	115 840	124 594	161 862	210 203	7 225
2002	3 859 814	127 854	130 482	182 233	220 467	12 695
2003	3 978 231	139 247	125 637	200 682	242 126	15 051
2004	4 063 236	153 801	129 809	215 578	254 244	9 210
2005	4 178 546	165 811	128 382	229 365	239 747	10 624

VT = Voitures de tourisme
MC = Motocyclettes
MN = Motoneiges
TT = Véhicules tout-terrain
VU = Véhicules utilitaires
VP = Véhicules publics

Dans le tableau 10, on observe que le pourcentage de la population du Québec représenté par les personnes qui sont âgées entre 16 et 80 ans augmente continuellement depuis 2001. Ce pourcentage est passé de 78,6% en 2001 à 79,2% en 2005. Ainsi, il y a plus des trois quarts de la population du Québec qui peuvent éventuellement faire une demande pour des produits d'assurance automobile au cours des prochaines années. Ce tableau montre également que le nombre de titulaires de permis de conduire pour l'ensemble du Québec a augmenté de 6% au cours des six dernières années, ce qui en fait un autre indicateur important de la hausse de la demande en assurance automobile.

23. Les données reliées au nombre de véhicules souscrits dans les différentes catégories de risque de l'assurance automobile sont extraites du *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2005-12-31, Version préliminaire*, publié par le Groupement des assureurs automobiles agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

TABLEAU 10

Pourcentage de la population du Québec en âge de conduire un véhicule et nombre de titulaires de permis de conduire pour l'ensemble du Québec

Année	POURCENTAGE DE LA POPULATION DU QUÉBEC ÂGÉE ENTRE 16 ET 80 ANS[24]	NOMBRE DE TITULAIRES DE PERMIS DE CONDUIRE (EN MILLIERS)[25]
2000	—	4 497
2001	78,6 %	4 545
2002	78,8 %	4 600
2003	78,9 %	4 656
2004	79,0 %	4 725
2005	79,2 %	4 777

Un autre indicateur que la demande d'assurance automobile augmente depuis quelques années est le fait que les gens conduisent maintenant leur véhicule jusqu'à un âge plus avancé. De nos jours, il n'est plus exceptionnel de voir une personne âgée de plus de 75 ans conduire sur les routes du Québec. En 2001, on dénombrait 11,8 % de l'ensemble des véhicules souscrits dans le groupe d'âge des 65 ans et plus. Aujourd'hui, en 2005, on en dénombre 12,5 %, soit une augmentation du nombre de véhicules souscrits dans ce groupe d'âge de 9,8 % en cinq ans. Puisque les gens vivent plus longtemps et sont en meilleure santé qu'il y a dix ans, ils demeurent donc en mesure de conserver leur permis de conduire sur une plus longue période, ce qui accroît la demande d'assurance automobile.

La combinaison de ces différents facteurs démographiques a contribué à la croissance de la demande d'assurance automobile au Québec au cours de la dernière année. De plus, compte tenu du contexte socio-économique qui demeure positif, cette progression pourrait se poursuivre, et chaque assureur tentera de saisir l'occasion d'attirer cette nouvelle clientèle.

Tel qu'il a été mentionné à la section précédente, ces consommateurs sont en présence d'un marché de plus en plus concurrentiel et plus raffiné à l'égard de la sélection des risques.

Grâce à une multitude de rabais et de conditions, les assureurs cernent très clairement les clientèles qu'ils veulent attirer ou fidéliser en offrant des prix et des services connexes avantageux pour ces segments du marché.

24. Le pourcentage du nombre de gens âgés entre 16 et 80 ans provient du rapport sur les données démographiques publié par l'Institut de la statistique du Québec.

25. Le nombre de titulaires de permis de conduire provient du Bilan 2005 (2004, 2003, 2002 et 2001), Accidents, parc automobile, permis de conduire, publié par la Société de l'assurance automobile du Québec.

Dans ces circonstances, il est préférable pour le consommateur de « magasiner » son assureur et sa prime d'assurance automobile puisque, d'une part, les assureurs tentent de se distinguer en offrant divers produits accessoires et promotions et que, d'autre part, pour un même profil d'assuré, la prime demandée peut varier considérablement, comme le montre le tableau 6. Le fait de demander plusieurs soumissions avant de renouveler son assurance automobile peut faire économiser un montant substantiel à l'assuré, sans pour autant modifier le risque qu'il représente pour l'assureur.

Par ailleurs, comme on le verra au chapitre suivant, dans un contexte où les primes d'assurance demeurent stables ou sont à la baisse, les consommateurs peuvent être moins portés à « magasiner ». Toutefois, comme un assureur peut être très concurrentiel pour un profil d'assuré donné mais pas nécessairement pour un autre, et que cette situation peut évoluer dans le temps, les assurés auraient avantage à poursuivre leurs recherches en comparant les offres des différents assureurs.

De plus, l'augmentation du nombre de consommateurs qui « magasinent » leurs primes d'assurance et qui demandent davantage d'information concernant les conditions applicables et les services offerts, contribue à maintenir une saine concurrence dans le secteur.

En résumé, les assureurs établis au Québec dominent le marché québécois de l'assurance automobile qui est de plus en plus concurrentiel. La demande d'assurance continue de croître en raison de l'augmentation du nombre de véhicules, de la présence plus importante de véhicules récents et de l'augmentation du nombre de permis de conduire en vigueur. Enfin, on observe qu'il est possible pour les consommateurs de faire jouer pleinement la concurrence, principalement en comparant les prix proposés par les différents assureurs. De plus, pour les assurés qui retiennent les services d'un courtier d'assurance, ils doivent voir à ce que ce dernier ait réellement effectué le « magasinage » pour eux.

Chapitre 2

LES PRATIQUES DE TARIFICATION

Ce chapitre traite d'abord de la consultation par le public des manuels de tarification des assureurs et des modifications qui leur ont été apportées. Il présente ensuite une description de l'évolution des tarifs et des pratiques de souscription et de tarification.

Les manuels de tarification

Conformément à l'article 183 de la *Loi sur l'assurance automobile* (L.R.Q., c. A-25), l'Autorité doit permettre la consultation, par toute personne qui en fait la demande, des manuels de tarification déposés auprès d'elle en vertu de l'article 180 de ladite Loi. Par conséquent, les manuels de tarification sont mis à la disposition du public et des assureurs.

La consultation de ces manuels auprès de l'Autorité vise essentiellement à vérifier les nouvelles pratiques de classification et de tarification en vigueur dans le marché, ce qui a pour effet d'accentuer la concurrence.

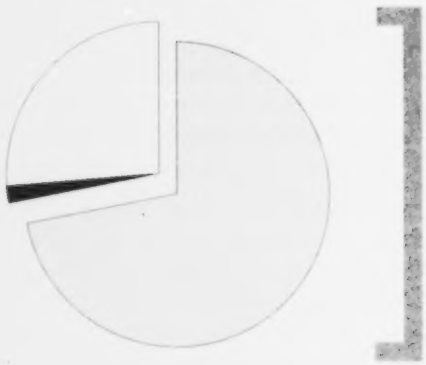
De fait, cette année, 46 personnes ont effectué 148 consultations en ce qui a trait à 22 manuels d'assureurs différents. Ces personnes font toutes partie de l'industrie de l'assurance de dommages : 40 représentants provenaient d'un assureur du Québec ou d'un assureur canadien ayant son siège au Québec et six d'un assureur à charte du Canada. De plus, les assureurs consultés représentent plus de 81 % du total des primes directes souscrites en assurance automobile au Québec en 2004.

Aussi, les manuels de tarification les plus consultés en 2005 sont généralement ceux des assureurs les plus importants, particulièrement ceux qui ont un mode de distribution direct (61 % des consultations en 2005).

On remarque également que les manuels de tarification des assureurs les plus consultés durant l'année 2005 sont principalement des manuels d'assureurs à charte du Québec ou à charte du Canada dont le siège est situé au Québec, tandis que les manuels d'assureurs à charte d'un État ou d'un pays étranger n'ont pas été consultés cette année. Le graphique 3 illustre cette situation.

GRAPHIQUE 3

Répartition par charte du nombre de consultations des manuels de tarification



Par ailleurs, plusieurs assureurs ont apporté des modifications à leur manuel de tarification en 2005. Selon l'examen du contenu des manuels de tarification réalisé dans le cadre de l'analyse des pratiques de tarification et de classification des assureurs, les modifications sont fort variées et ont porté sur de nombreux aspects des critères de classification et de tarification.

Ainsi, il y a 64 assureurs qui ont effectué des modifications à leurs critères de classification et de tarification pour les voitures de tourisme au cours de l'année. À cet effet, le tableau 11 présente un recensement des changements les plus fréquents apportés aux critères de classification et de tarification pour les voitures de tourisme en 2005.

TABLEAU 11

Recensement des changements les plus fréquents apportés aux critères de classification et de tarification pour les voitures de tourisme en 2005

CRITÈRES DE TARIFICATION	NOMBRE D'ASSUREURS AYANT MODIFIÉ CE CRITÈRE
Marque/année/modèle du véhicule	45
Système de protection contre le vol	44
Accidents responsables	26
Accidents non responsables	22
Pluralité de contrats (ex : auto et habitation)	16
Conducteur occasionnel	10

En faisant abstraction des modifications apportées à la table de groupes des véhicules qui doit être ajustée annuellement, le critère relié aux systèmes de protection contre le vol occupe le haut du classement pour une troisième année consécutive. En effet, en raison du nombre important de vols d'automobiles, les assureurs continuent d'ajuster les règles d'admissibilité, les différentes conditions et exigences, les franchises minimales imposées, de même que le niveau des tarifs offerts selon que le véhicule est équipé ou non d'un système antivol. Les assureurs modifient également leurs pratiques en fonction de l'évolution technologique de ces systèmes et de l'amélioration de leur performance.

En ce qui concerne les définitions relatives aux accidents responsables et aux accidents non responsables, les modifications touchent deux aspects en particulier. Le premier étant un ajustement des rabais/surcharges qui sont accordés en fonction du nombre d'accidents responsables ou non responsables et le deuxième concerne un assouplissement des définitions pour y inclure la notion de « clause de pardon » lorsque l'assuré a subi des accidents non responsables.

Quant aux rabais accordés pour la pluralité de contrats, la majorité d'entre eux ont subi des ajustements à la hausse. De plus, on observe que les assureurs ont maintenant tendance à offrir une protection plus étendue lorsqu'ils sont en mesure d'obtenir les contrats d'assurance automobile et d'assurance habitation pour un même client. Par cette tendance, les assureurs cherchent à fidéliser leur clientèle en essayant d'obtenir l'ensemble de leur portefeuille d'assurance.

De surcroît, les définitions touchant les conducteurs occasionnels ont également subi une multitude de modifications tant à l'égard des définitions elles-mêmes que des rabais accordés lorsque le conducteur occasionnel détient un permis d'apprenti.

Enfin, au cours de l'année 2005, les assureurs ont accentué le mouvement observé depuis deux ans et ont apporté plusieurs changements aux règles de classification et de tarification des motocyclettes, des motoneiges et des véhicules tout-terrain. En effet, durant la dernière année, plus de 70 assureurs ont révisé au moins un critère de classification ou de tarification dans l'une ou l'autre de ces trois catégories de risque. Les principaux éléments révisés concernent, d'une part, les regroupements de véhicules en fonction du modèle, de la puissance du moteur et de la valeur du véhicule et, d'autre part, l'âge du conducteur de même que les définitions d'accidents responsables pris en compte pour la classification et la tarification. Le tableau 12 présente un recensement des changements les plus fréquents apportés aux critères de classification et de tarification pour les motocyclettes, les motoneiges et les véhicules tout-terrain en 2005.

TABLEAU 12

Recensement des changements les plus fréquents apportés aux critères de classification et de tarification pour les motocyclettes, les motoneiges et les véhicules tout-terrain en 2005

CRITÈRES DE TARIFICATION	NOMBRE D'ASSUREURS AYANT MODIFIÉ CE CRITÈRE
Valeur du véhicule	59
Marque/année/modèle du véhicule	58
Puissance du moteur	33
Modèles (sport et performance)	26
Âge	24
Accidents responsables	24

L'évolution des pratiques de tarification et des tarifs

L'analyse des modifications apportées aux manuels de tarification au cours de 2005 permet d'observer que, depuis deux ans, un certain plafond semble avoir été atteint en ce qui a trait au raffinement des critères de classification et de tarification utilisés par les assureurs, principalement pour les voitures de tourisme.

En effet, certains assureurs qui ont développé une classification et une tarification plus pointue au fil des ans apportent de moins nombreuses modifications à leur manuel. Cependant, lorsque ces assureurs changent leur manuel de tarification, ils le font de manière plus raffinée et plus spécifique, en fonction des clientèles ciblées.

Ainsi, chaque assureur continue d'ajuster ses pratiques afin de maintenir sa compétitivité. On observe par ailleurs que les efforts des assureurs en matière de développement semblent porter sur l'amélioration du service à la clientèle et des produits accessoires plutôt qu'uniquement sur les prix de l'assurance automobile. Les assureurs tiennent de plus en plus compte de l'ensemble des produits qui peuvent être offerts à un consommateur et ciblent donc une clientèle en fonction de l'ensemble des services qu'elle recherche en plus de sa couverture d'assurance automobile.

En ce qui a trait aux tarifs, l'analyse des manuels indique que le mouvement à la hausse observé depuis l'an 2000, qui s'est finalement renversé en 2003, a continué sa progression au cours de 2004 et 2005 avec des diminutions de tarifs, comme l'illustre le tableau 13. En effet, le nombre d'assureurs qui affichaient une hausse de tarifs est passé de 18 en 2002 à 3 en 2005, tandis que le nombre d'assureurs qui offraient une réduction des tarifs est passé de 2 à 29 au cours de la même période.

TABLEAU 13

Nombre d'assureurs et variation moyenne[26] des tarifs selon les modifications apportées aux tarifs en assurance automobile au Québec pour les voitures de tourisme[27]

	MODIFICATION DES TARIFS						
	RÉDUCTION		STABLE		HAUSSE		EFFET GLOBAL
Année	Nombre	Variation moyenne	Nombre	Variation moyenne	Nombre	Variation moyenne	Variation moyenne
2001	6	-0,6 %	9	—	16	3,0 %	1,5 %
2002	2	-2,2 %	9	—	18	2,6 %	0,9 %
2003	18	-2,8 %	13	—	7	1,8 %	-1,7 %
2004	21	-3,7 %	15	—	6	2,1 %	-2,9 %
2005	29	-4,5 %	17	—	3	11,7 %	-3,8 %

Donc, la variation moyenne des tarifs pour l'année 2005 représente une diminution des tarifs de 3,8 %. Compte tenu que le marché québécois de l'assurance automobile affiche une réduction des tarifs pour une troisième année consécutive, l'impact de ces diminutions commence à se manifester dans le niveau de la prime moyenne souscrite. En effet, le tableau 14 montre que la prime moyenne souscrite pour les voitures de tourisme a chuté de 4 $ en 2005, conséquence directe des diminutions de tarifs observées au cours des trois dernières années, malgré le fait que le parc automobile ait rajeuni légèrement et que la valeur des véhicules en circulation augmente. Ainsi, la prime moyenne a diminué pour une première fois au cours des cinq dernières années laissant ainsi présager une diminution de même nature ou plus accrue pour la prime moyenne qui sera souscrite en 2006, compte tenu que la réduction des tarifs présentée en 2005 est plus significative que celle de 2003 et 2004. Le tableau 14 présente également l'évolution de la prime moyenne souscrite dans les autres catégories de risque.

26. À noter qu'il s'agit de variations moyennes, c'est-à-dire que l'effet global évalué à une réduction moyenne de 3,8 % ne signifie pas que tous les assurés ont vu leurs primes d'assurance automobile diminuer de 3,8 %. De fait, certains auront bénéficié de baisses plus importantes alors que d'autres peuvent avoir subi des augmentations de leurs primes.

27. Les assureurs considérés dans cette analyse représentent 89 % des primes souscrites en 2005 pour les voitures de tourisme selon le *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2005-12-31, Version préliminaire*, publié par le Groupement des assureurs automobiles agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité. Les sociétés mutuelles d'assurances générales ont été comptées comme un seul assureur dans le nombre d'assureurs présenté.

TABLEAU 14

Évolution de la prime moyenne souscrite dans les différentes catégories de risque reliées à l'assurance automobile au Québec[28]

	CATÉGORIES DE RISQUE					
Année	**VT**	**MC**	**MN**	**TT**	**VU**	**VP**
2001	537 $	278 $	112 $	163 $	660 $	1 403 $
2002	562 $	288 $	123 $	171 $	720 $	1 017 $
2003	581 $	299 $	132 $	179 $	777 $	923 $
2004	591 $	309 $	134 $	187 $	814 $	1 395 $
2005	587 $	303 $	142 $	189 $	844 $	1 179 $

VT = Voitures de tourisme
MC = Motocyclettes
MN = Motoneiges
TT = Véhicules tout-terrain
VU = Véhicules utilitaires
VP = Véhicules publics

Le tableau 13 révèle qu'il y a tout de même trois assureurs qui ont augmenté leurs tarifs au cours de 2005, malgré les bénéfices d'exploitation appréciables observés au cours des cinq dernières années pour l'ensemble du marché. Toutefois, l'évolution du niveau des tarifs est influencée par un ensemble de facteurs.

Premièrement, les bons résultats d'exploitation des cinq dernières années en assurance automobile au Québec sont en partie attribuables à des hivers particulièrement cléments entraînant des conditions routières plus favorables, ce qui a réduit le nombre d'accidents. Étant donné que la tarification des assureurs est prospective, elle ne peut prévoir de tels événements.

De plus, le niveau des tarifs n'est généralement pas ajusté tout de suite et de façon importante, compte tenu des situations imprévisibles et inhabituelles comme les conditions météorologiques. Dans la tarification, ces événements sont plutôt pris en compte sur une longue période par les assureurs.

De fait, lors de la détermination des différentes hypothèses utilisées pour établir les tarifs de 2005, on observait que la fréquence des sinistres pour les voitures de tourisme avait été exceptionnellement basse pour 2002, 2003 et 2004. Ainsi, après trois années consécutives où la fréquence des sinistres a été peu élevée, plusieurs assureurs ont finalement retenu l'hypothèse que la fréquence des sinistres allait demeurer à des niveaux semblables au cours de 2005 et des années suivantes, ce qui peut expliquer, en partie, la réduction plus importante des tarifs observée en 2005.

28. Les données reliées aux primes moyennes souscrites dans les différentes catégories de risque de l'assurance automobile sont extraites du *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2005-12-31, Version préliminaire*, publié par le Groupement des assureurs automobiles agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

Par ailleurs, le coût moyen par sinistre continuait son évolution à la hausse. Chacun des assureurs aura interprété cette tendance comme uniquement attribuable au rajeunissement du parc automobile ou comme découlant en partie de l'augmentation des coûts de réparation. Selon leur interprétation, certains assureurs auront choisi de tenir compte d'une partie de cette hausse pour fixer leurs tarifs, alors que d'autres auront plutôt opté pour une stabilité des coûts.

La combinaison des hypothèses qu'un assureur aura retenue pour chacune de ces deux tendances ainsi que les modifications que l'assureur aura apportées à ses tarifs dans les années précédentes, compte tenu de ses propres résultats d'exploitation en assurance automobile au Québec, peuvent expliquer certaines variations des tarifs au cours de 2005.

Il faut ensuite considérer que l'évolution du niveau des primes dépend non seulement de la variation prévue du coût des réclamations, mais également de nombreux autres facteurs reliés à l'environnement dans lequel les assureurs exercent leurs activités. Mentionnons notamment la concurrence, les stratégies commerciales des assureurs ainsi que leurs résultats obtenus dans les autres catégories d'assurance qu'ils souscrivent et dans les autres régions du Canada où ils sont présents.

Par exemple, certains assureurs peuvent avoir préféré investir une partie des bénéfices générés ces dernières années dans l'amélioration de leur service à la clientèle ou dans l'offre de prix plus avantageux pour d'autres produits afin de fidéliser leur clientèle, plutôt que de réduire de façon plus importante leurs tarifs en assurance automobile.

De plus, en réponse aux préférences des consommateurs et par mesure de prudence à l'égard des fluctuations inhérentes au secteur de l'assurance, les assureurs tendent à préconiser une stabilité des tarifs plutôt que des variations importantes d'une année à l'autre. Ainsi, ils choisissent souvent d'échelonner sur plusieurs années les ajustements de tarifs indiqués.

Par ailleurs, on a observé une conjoncture incertaine dans les marchés financiers et dans le marché de la réassurance au cours des dernières années, ce qui a pu influencer les décisions des assureurs. En outre, la détérioration importante des résultats des assureurs de dommages dans les autres régions du Canada au cours des dernières années explique en partie le fait que les tarifs n'ont pas diminué de manière plus importante.

Cependant, les deux dernières années ont été plus positives dans les marchés financiers et le marché de la réassurance semble se stabiliser. De plus, les résultats anticipés pour 2005 semblent annoncer une amélioration de la situation des assureurs de dommages dans les autres régions du Canada, ce qui explique en partie le fait qu'il y a plus d'assureurs en 2005 qui ont affiché une réduction de leurs tarifs.

Dans un tel contexte et compte tenu de l'ampleur des bénéfices d'exploitation estimés en 2005, la concurrence devrait s'intensifier sur le plan des tarifs en assurance automobile au Québec au cours des prochaines années. Les consommateurs auront donc avantage à comparer les prix proposés par les différents assureurs pour ainsi profiter pleinement de cette concurrence.

Chapitre 3

LA RENTABILITÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC EN 2005

La tarification d'un assureur, c'est-à-dire les prix qu'il demande pour les services qu'il offre, est un élément primordial de la rentabilité de ses activités et donc, de sa santé financière. Ce chapitre présente les résultats de l'analyse de la rentabilité de l'assurance automobile au Québec en 2005. Cette analyse traite des résultats des activités d'assurance et du caractère adéquat de la tarification.

Le contexte de l'analyse de rentabilité

La rentabilité des opérations d'assurance s'évalue principalement en comparant les revenus de primes et les revenus de placement découlant des activités d'exploitation aux dépenses qui y sont reliées, c'est-à-dire les sinistres et les frais d'exploitation. Elle est analysée pour l'ensemble du marché québécois de l'assurance automobile, et ne traite pas des résultats particuliers des assureurs.

L'objectif de cette analyse est de déterminer si la tarification des assureurs est adéquate. Pour cela, il est cependant nécessaire de définir au préalable ce qu'est une tarification « adéquate ».

Une tarification adéquate doit avant tout permettre de couvrir tous les coûts reliés aux opérations d'assurance et de générer des bénéfices raisonnables compte tenu des risques associés aux activités d'assurance.

De plus, l'évaluation de la prime demandée à un assuré est avant tout prospective, c'est-à-dire que l'établissement de cette prime repose sur la représentation qu'un assureur se fait des conditions futures du marché, et non pas uniquement sur l'expérience passée.

Ensuite, comme les primes sont établies avant que les dépenses (sinistres et frais d'exploitation) ne soient payées et que les revenus de placement réels reliés aux opérations soient connus, la probabilité que les revenus de primes et de placement égalent précisément le montant des dépenses est à peu près nulle.

Cela signifie que pour une année donnée, il y aura habituellement une différence entre les deux montants, et qu'il en résultera un bénéfice ou une perte d'exploitation. Pour être représentative, la rentabilité des opérations d'assurance doit alors être évaluée sur une longue période.

Ainsi, une tarification adéquate dépend de l'importance de l'écart entre les coûts d'exploitation, les primes qui ont été exigées pour les assumer et les revenus de placement réels reliés aux opérations. Pour que la tarification soit adéquate, l'ampleur de cette différence, qu'elle soit positive ou négative, doit correspondre à la difficulté d'estimer le coût des sinistres. Cette difficulté provient, d'une part, de l'interprétation des différentes tendances qui influent sur les résultats, à savoir comment elles se reflèteront dans le futur, et, d'autre part, de l'effet que peuvent avoir certains événements imprévisibles sur l'expérience d'une année (les conditions météorologiques, par exemple).

L'assurance est un concept d'ensemble dont la rentabilité doit être évaluée sur une longue période. L'analyse de la rentabilité doit alors se faire dans ce contexte afin d'éviter de tirer des conclusions erronées. Par exemple, si la rentabilité d'une année donnée est de plus ou moins 10 %, il ne faudra pas conclure pour autant que les primes ont été trop élevées ou trop basses cette année-là.

Enfin, l'évolution du niveau des primes et des résultats d'exploitation est influencée non seulement par la variation des coûts et des revenus de placement reliés aux opérations, mais aussi par d'autres facteurs reliés à l'environnement dans lequel les assureurs évoluent. Pensons notamment à la concurrence, aux stratégies commerciales des assureurs ainsi qu'à leurs résultats dans les autres catégories d'assurance[29] qu'ils souscrivent et dans les autres régions où ils exercent des activités. Ces facteurs sont plus difficiles à quantifier, mais il est essentiel d'en tenir compte dans l'interprétation des résultats.

L'évolution globale des résultats

Le tableau 15 présente les résultats des opérations en assurance automobile de l'ensemble des assureurs exerçant au Québec de 1996 à 2005. Ces résultats proviennent principalement des données compilées dans le cadre du *Plan statistique automobile* (PSA) publiées dans le *Rapport statistique sur l'assurance automobile* par le Groupement des assureurs automobiles, agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

Ces résultats sont exprimés sous forme de pourcentage des primes directes acquises pour chaque année, ce qui permet de les comparer dans le temps. Ils sont donnés séparément pour les voitures de tourisme, qui représentent 80 % des primes acquises totales, et pour l'ensemble des véhicules assurés, y compris, notamment, les véhicules utilitaires, les camions et les motocyclettes.

L'analyse du tableau 15 permet de constater que la rentabilité des opérations en assurance automobile fluctue chaque année et que généralement, le niveau des bénéfices ou des pertes sur une longue période se situe entre moins 10 % et plus 10 %, malgré la tendance affichée au cours des cinq dernières années.

On détermine le bénéfice ou la perte d'une année en comparant le coût des sinistres et des frais d'exploitation aux revenus découlant des opérations. Ces revenus correspondent aux primes acquises et aux revenus de placement reliés aux opérations.

En raison de l'importance des voitures de tourisme, l'analyse qui suit ne porte que sur cette catégorie de véhicules. Le tableau 15 montre que le montant des primes acquises pour les voitures de tourisme a poursuivi sa progression en 2005 en augmentant de 3,4 % par rapport à l'année précédente. Aussi, au cours des dix dernières années, soit depuis 1996, le montant des primes acquises a connu une progression de plus de 57 %. Cette situation s'explique par une croissance de la demande entraînée à la fois par l'augmentation du nombre de véhicules assurés en 2005 et par une présence plus marquée de véhicules récents sur le marché.

29. À noter que la majorité des assureurs pratiquant l'assurance automobile au Québec souscrivent également dans d'autres catégories d'assurance.

TABLEAU 15

Résultats des opérations en assurance automobile au Québec

	1996	1997	1998	1999[30]	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Primes acquises (en M$)										
■ Voitures de tourisme	1 542	1 538	1 614	1 607	1 800	1 949	2 095	2 235	2 357	2 436
■ Tous véhicules[31]	1 886	1 875	1 952	1 991	2 228	2 417	2 599	2 797	2 956	3 050
REVENUS										
Primes acquises (%)[32]										
■ Voitures de tourisme	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
■ Tous véhicules	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Revenus de placement (%)[33]										
■ Voitures de tourisme	1,3	1,2	1,3	1,3	1,4	1,2	1,0	1,1	1,0	1,1
■ Tous véhicules	1,3	1,2	1,3	1,3	1,4	1,2	1,0	1,1	1,0	1,1
TOTAL DES REVENUS										
■ Voitures de tourisme	101,3	101,2	101,3	101,3	101,4	101,2	101,0	101,1	101,0	101,1
■ Tous véhicules	101,3	101,2	101,3	101,3	101,4	101,2	101,0	101,1	101,0	101,1
DÉPENSES										
Sinistres (%)[34]										
■ Voitures de tourisme	73,1	81,3	82,6	74,0	72,7	65,7	61,5	61,3	59,5	60,3
■ Tous véhicules	71,4	79,9	81,5	76,3	72,6	66,0	61,1	60,4	58,2	58,1
Frais d'exploitation (%)[35]										
■ Voitures de tourisme	24,6	25,8	26,5	27,6	25,7	25,1	25,3	25,6	26,2	26,2
■ Tous véhicules	24,6	25,8	26,4	27,5	25,7	25,0	25,4	25,6	26,2	26,2
TOTAL DES DÉPENSES										
■ Voitures de tourisme	97,7	107,1	109,1	101,6	98,4	90,8	86,8	86,9	85,7	86,5
■ Tous véhicules	96,0	105,7	107,9	103,8	98,3	91,0	86,5	86,0	84,4	84,3
BÉNÉFICE (PERTE) (%)[36]										
■ Voitures de tourisme	3,6	(5,9)	(7,8)	(0,3)	3,0	10,4	14,2	14,2	15,3	14,6
■ Tous véhicules	5,3	(4,5)	(6,6)	(2,5)	3,1	10,2	14,6	15,1	16,6	16,8
BÉNÉFICE (PERTE) sur 10 ans (%)[37]										
■ Tous véhicules	3,3	2,9	2,3	2,9	3,0	4,1	5,2	6,2	7,2	8,2

30. Les données des années 1999 et suivantes proviennent du nouveau PSA, ce qui explique une discontinuité dans les tendances, particulièrement à l'égard des primes acquises. De plus, les sinistres des années 1998 et antérieures sont comptabilisés par année de survenance, alors que ceux de 1999 à 2005 le sont par année civile.
31. Comprend les voitures de tourisme ainsi que tous les autres types de véhicules, tels que les véhicules utilitaires, les camions et les motocyclettes.
32. Tous les pourcentages sont en fonction des primes directes acquises.
33. Ce sont des valeurs minimales. Elles sont établies en fonction de l'évolution observée des taux annuels moyens des bons du Trésor de trois mois et de six mois (source : Banque du Canada).
34. Les sinistres incluent tous les frais de règlement.
35. Les frais d'exploitation de l'année 2005 sont estimés.
36. Bénéfice (perte) d'exploitation de l'année avant impôts et autres postes extraordinaires.
37. Il s'agit du bénéfice (perte) calculé pour la période de dix ans se terminant l'année courante. Par exemple, le résultat présenté pour l'année 1998 représente le bénéfice réalisé de 1989 à 1998.

De fait, le tableau 8, présenté au chapitre 1, montre une progression de 2,9 % du nombre de véhicules assurés en 2005 par rapport à 2004, ce qui accroît la demande d'assurance et, par conséquent, le montant de primes souscrites.

De surcroît, comme il a été mentionné précédemment, pour une troisième année consécutive, l'âge moyen des véhicules en circulation a diminué. Les primes exigées pour les véhicules neufs sont en moyenne plus élevées que celles des véhicules plus vieux, puisque la valeur assurée est plus grande. De plus, les propriétaires de véhicules plus récents choisiront généralement une couverture d'assurance plus complète. Ainsi, la hausse de la proportion de véhicules très récents au cours des dernières années, et particulièrement au cours des trois dernières années, contribue de façon importante à la croissance du volume des primes souscrites.

Enfin, n'eût été la diminution du niveau des tarifs au cours de 2005 par rapport à 2004, et dont l'effet global pour les voitures de tourisme s'est traduit par une baisse moyenne de l'ordre de 3,8 %, comme on l'a signalé au chapitre 2, le volume des primes acquises de cette année aurait enregistré une hausse plus importante que celle observée.

Par ailleurs, la proportion des revenus de placement par rapport aux primes acquises ne fluctue que légèrement d'une année à l'autre. Ces revenus ont donc peu d'effet sur les changements dans les revenus globaux et, partant, sur l'évolution de la rentabilité au fil des ans.

En ce qui concerne les dépenses, on constate qu'en général, la proportion des frais d'exploitation par rapport aux primes acquises évolue légèrement d'une année à l'autre. De plus, en raison de la concurrence dans le marché, une pression à la baisse est exercée sur ces frais et incite les assureurs à multiplier les mesures visant à réduire le coût unitaire de leurs opérations.

Toutefois, tel qu'il a été mentionné, les bénéfices importants générés ces dernières années ont fourni aux assureurs des ressources financières que certains peuvent avoir choisi d'investir partiellement afin d'améliorer leurs services, ce qui peut expliquer en partie[38] l'augmentation de la proportion de ces frais au cours des quatre dernières années par rapport à 2001.

En ce qui a trait à l'année 2005, les résultats complets relatifs aux frais d'exploitation n'étaient pas disponibles au moment de la rédaction du présent rapport. Les renseignements partiels actuellement disponibles ne laissent pas présager de changements marqués par rapport à l'année précédente. Ainsi, on estime que la proportion des frais d'exploitation par rapport aux primes acquises pour l'année 2005 se situe à un niveau comparable à celui de 2004.

Enfin, on constate que les variations les plus importantes au chapitre des dépenses proviennent des sinistres. C'est donc de ce côté qu'il faut chercher les principales explications de la fluctuation des résultats.

L'évolution des sinistres

Pour effectuer cette analyse, il faut examiner les composantes des sinistres, c'est-à-dire la fréquence des réclamations et le coût moyen d'un sinistre pour chacune des

38. Le nouveau volet « Frais d'exploitation » du PSA est entré en vigueur le 1er janvier 2002. Ce changement peut expliquer une légère rupture dans les tendances des résultats par rapport aux années antérieures.

garanties principales du contrat d'assurance automobile, à savoir « responsabilité civile », « collision » et « accident sans collision ni versement » (l'annexe B fournit une définition des principales garanties de la police d'assurance automobile, de la fréquence et du coût moyen).

Le graphique 4 présente l'évolution de la fréquence des sinistres de 1996 à 2005 pour chacune des garanties du contrat d'assurance automobile pour les voitures de tourisme.

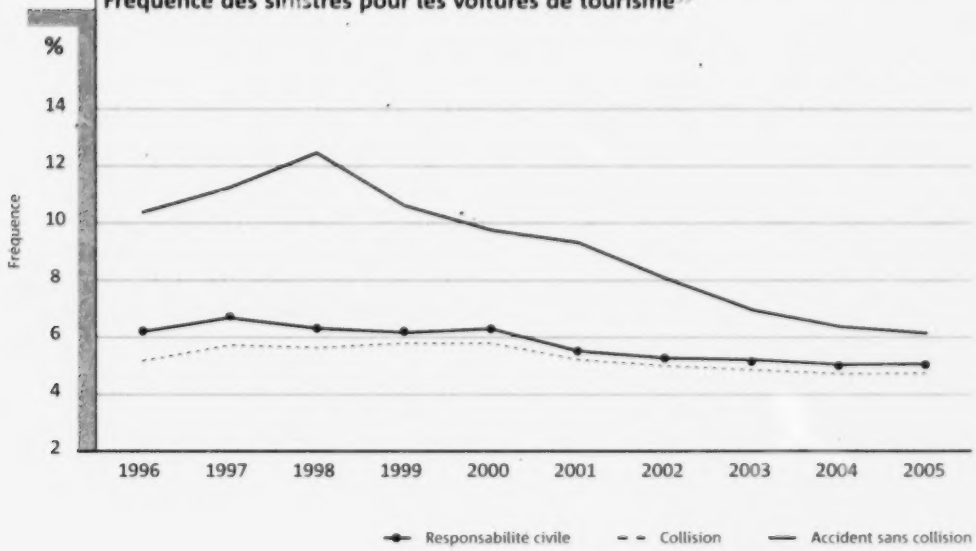
Pour les garanties « responsabilité civile » et « collision », la fréquence des sinistres est grandement influencée par les conditions météorologiques. Les conditions favorables des derniers hivers combinées aux automnes plutôt cléments qu'a connus le Québec ont contribué à maintenir à un niveau très bas la fréquence des sinistres pour chacune de ces garanties.

Par contre, on observe que la fréquence des sinistres pour ces deux garanties a connu une légère augmentation en 2005. Les grandes périodes de froid qui ont sévi sur le Québec durant l'hiver dernier ont rendu les conditions routières particulièrement difficiles pour la conduite automobile, ce qui explique en partie les hausses de 0,4 % et 0,8 % de la fréquence des sinistres observées pour les garanties « responsabilité civile » et « collision » respectivement.

Malgré le fait que la fréquence des sinistres ait augmenté légèrement en 2005, elle demeure toutefois à des niveaux très bas pour l'ensemble des garanties, notamment pour la garantie « responsabilité civile », il y a donc d'autres facteurs qui influencent cette tendance.

GRAPHIQUE 4

Fréquence des sinistres pour les voitures de tourisme[39]



39. Les données utilisées pour les graphiques présentés dans ce chapitre se trouvent à l'annexe C.

De fait, l'évolution du nombre d'accidents dépend aussi de l'utilisation des véhicules et de la couverture d'assurance achetée par les consommateurs. En effet, une moins grande utilisation des véhicules entraîne une réduction de la fréquence des sinistres.

D'un côté, le prix élevé de l'essence incite les consommateurs à réduire leurs déplacements et leur vitesse, ou à privilégier d'autres moyens de transport. D'un autre côté, on constate qu'au cours des dernières années, le nombre de titulaires de permis de conduire, donc, de conducteurs potentiels, a augmenté de façon moins significative que le nombre de véhicules. En effet, on observe dans les tableaux 8 et 10 du chapitre 1, que le nombre de titulaires de permis de conduire a augmenté de 1,1 % de 2004 à 2005, alors que le nombre de voitures de tourisme souscrites a enregistré une hausse de 2,9 % au cours de la même période. De plus, ces deux tableaux nous permettent de constater que le ratio du nombre de voitures de tourisme souscrites sur le nombre de titulaires de permis de conduire est de 0,85 en 2005 alors qu'il était de 0,80 en 2000. Ainsi, chaque véhicule en circulation est potentiellement moins utilisé, ce qui réduit les risques d'accidents pour chacun d'eux et, par conséquent, la fréquence des sinistres.

À l'égard des couvertures d'assurance achetées par les consommateurs, mentionnons qu'une augmentation de la franchise réduit le nombre de sinistres, puisque ceux dont les réparations coûtent en deçà de la franchise ne sont pas déclarés aux assureurs. De fait, on constate qu'en 2001 pour la garantie « collision », 66,5 % des voitures de tourisme étaient assurées avec une franchise de 250 $ ou moins alors que 33,5 % avaient une franchise de 500 $ ou plus. En 2005, ces proportions sont maintenant de 48 % et 52 % respectivement. Par conséquent, cette tendance à choisir des franchises plus élevées explique aussi le mouvement à la baisse de la fréquence des sinistres observé ces dernières années.

En ce qui concerne la garantie « accident sans collision ni versement », le graphique 4 montre une réduction notable de la fréquence de ce type de sinistre depuis 1998. Comme cette garantie couvre un large éventail de réclamations, plusieurs facteurs peuvent influer sur l'évolution de la fréquence des réclamations.

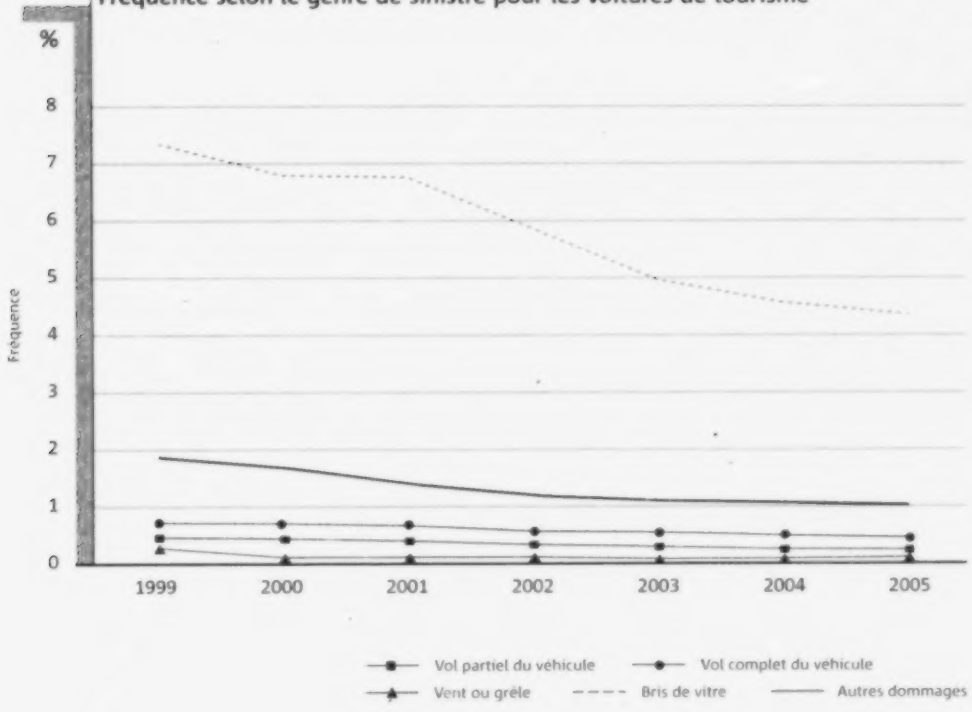
Par exemple, on peut mentionner l'évolution du taux de criminalité, qui touchera les réclamations pour des dommages causés par le vol ou le vandalisme, et les conditions météorologiques qui auront un impact sur les réclamations pour des dommages causés par le vent ou la grêle.

En outre, la tendance à opter pour des franchises plus élevées vaut aussi pour la garantie « accident sans collision ni versement », ce qui peut contribuer en partie à la baisse de la fréquence. Plus précisément, en 2001, les franchises de 50 et de 100 dollars étaient choisies par les propriétaires de 78,2 % des voitures de tourisme assurés, alors que cette proportion est maintenant de 60,9 % en 2005, les franchises de 250 $ et plus étant préférées par 39,1 % des assurés.

Le graphique 5 illustre la fréquence des différents types de réclamations couvertes par cette garantie pour la période de 1999 à 2005. Il permet de constater que tous les types de réclamations couvertes par cette garantie ont enregistré une amélioration importante de leur fréquence[40] depuis 1999.

GRAPHIQUE 5

Fréquence selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme



De plus, le graphique 5 permet de constater des baisses importantes au chapitre des vols et des bris de vitre, la fréquence des vols partiels ayant diminué de près de 49 % depuis 1999, tandis que celle des vols complets de véhicules et des bris de vitre, de 38 % et 41 % respectivement pour la même période.

Ces résultats démontrent que les divers programmes de prévention des vols, conjugués aux efforts des assureurs pour inciter les consommateurs à installer des systèmes antivol, ont eu un impact positif sur l'atteinte des objectifs des assureurs.

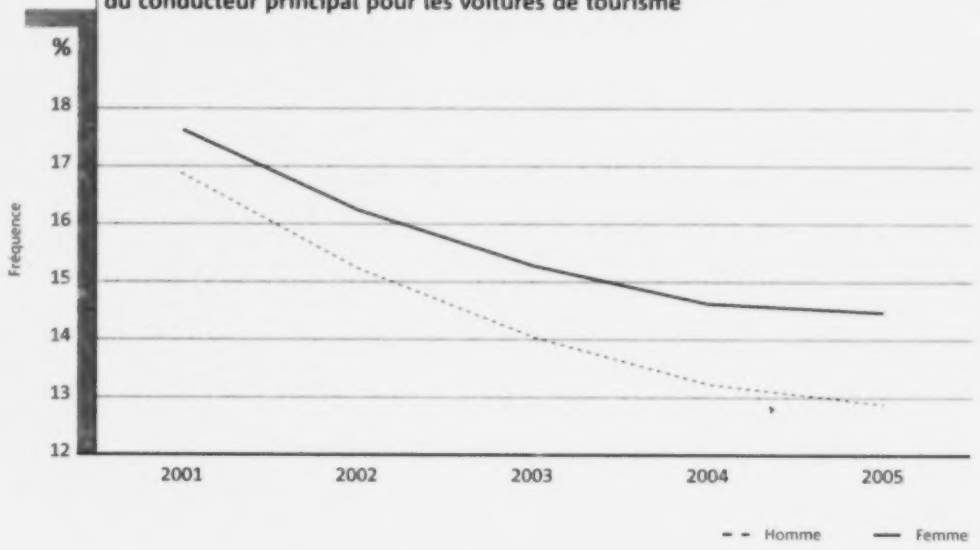
40. Notons la fréquence des sinistres « Vent ou grêle » qui diminue de 67 %, passant de 0,27 % en 1999 à 0,09 % en 2005, ainsi que celle des « Autres dommages » qui diminue de 46 %, passant de 1,84 % à 1 % au cours de la même période.

De surcroît, l'augmentation marquée du nombre de vols à l'échelle canadienne, particulièrement à la fin des années 1990, a incité les fabricants de véhicules à doter leurs véhicules neufs de systèmes antivol, ce qui contribue à la diminution de la fréquence des vols.

Aussi, il est intéressant de regarder l'évolution de la fréquence des réclamations en fonction de différents critères de classification et de tarification utilisés par les assureurs dans l'établissement de leur niveau de tarifs.

GRAPHIQUE 6

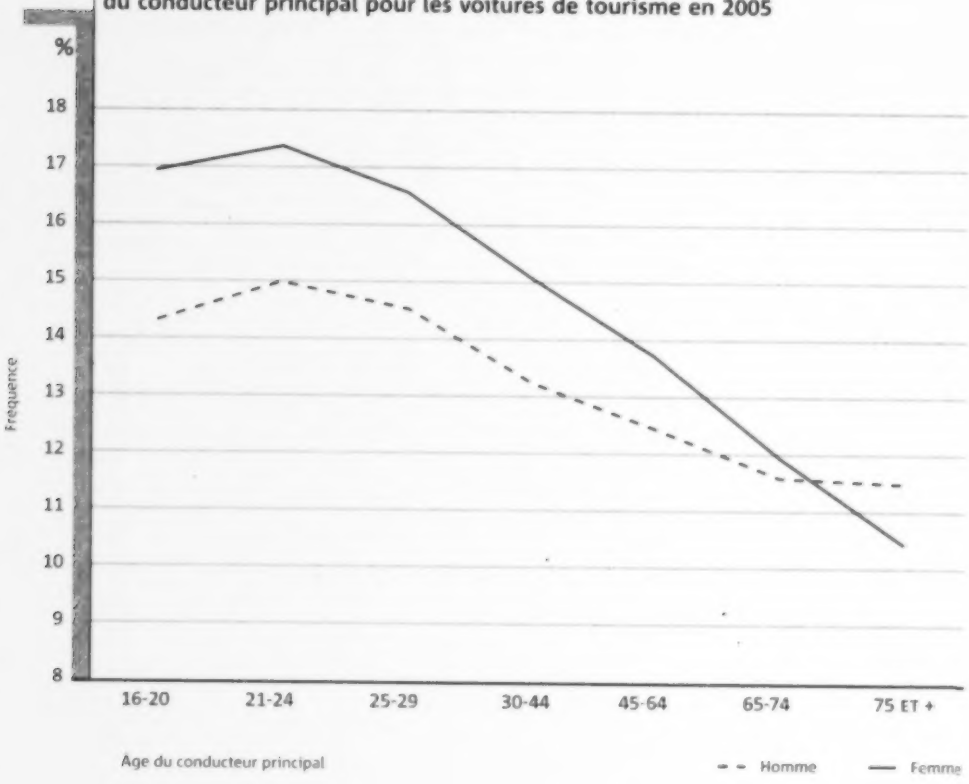
Évolution de la fréquence des réclamations en fonction du sexe du conducteur principal pour les voitures de tourisme



Ce graphique montre que la fréquence des réclamations est plus élevée pour les femmes que pour les hommes, et que l'écart entre les deux sexes s'accentue chaque année. Aussi, il est reconnu que les jeunes conducteurs ont une fréquence des réclamations plus élevée que les conducteurs plus expérimentés tel que le montre le graphique 7.

GRAPHIQUE 7

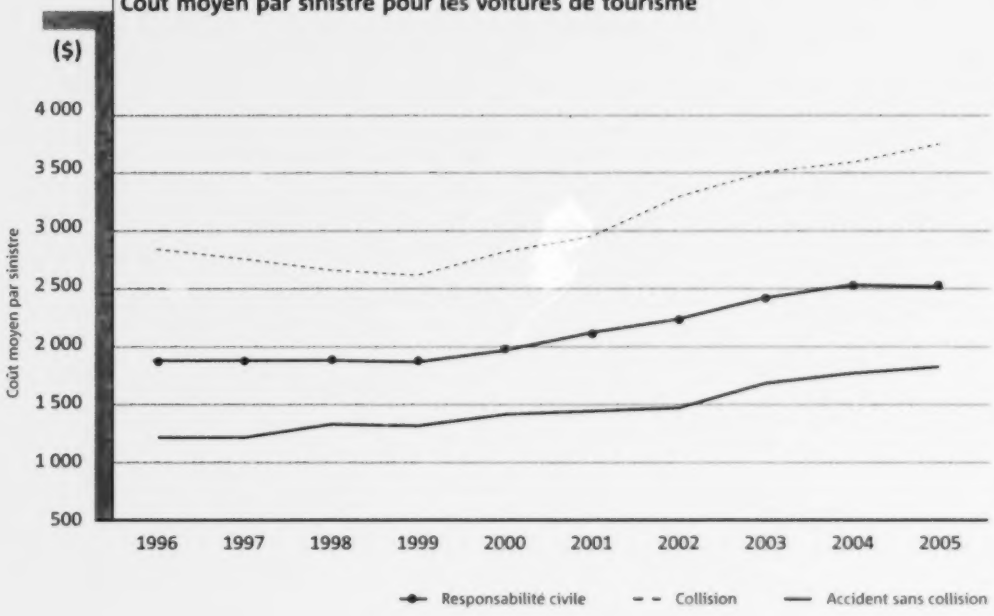
Fréquence des réclamations en fonction de l'âge et du sexe du conducteur principal pour les voitures de tourisme en 2005



En ce qui concerne les coûts moyens par sinistre, ceux-ci ont augmenté pour toutes les garanties au cours des dernières années, comme l'illustre le graphique 8. Étant donné que les réparations des véhicules récents sont généralement plus coûteuses et que la présence de ces véhicules a continué d'augmenter en 2005, on constate une hausse du coût moyen par rapport à 2004.

GRAPHIQUE 8

Coût moyen par sinistre pour les voitures de tourisme



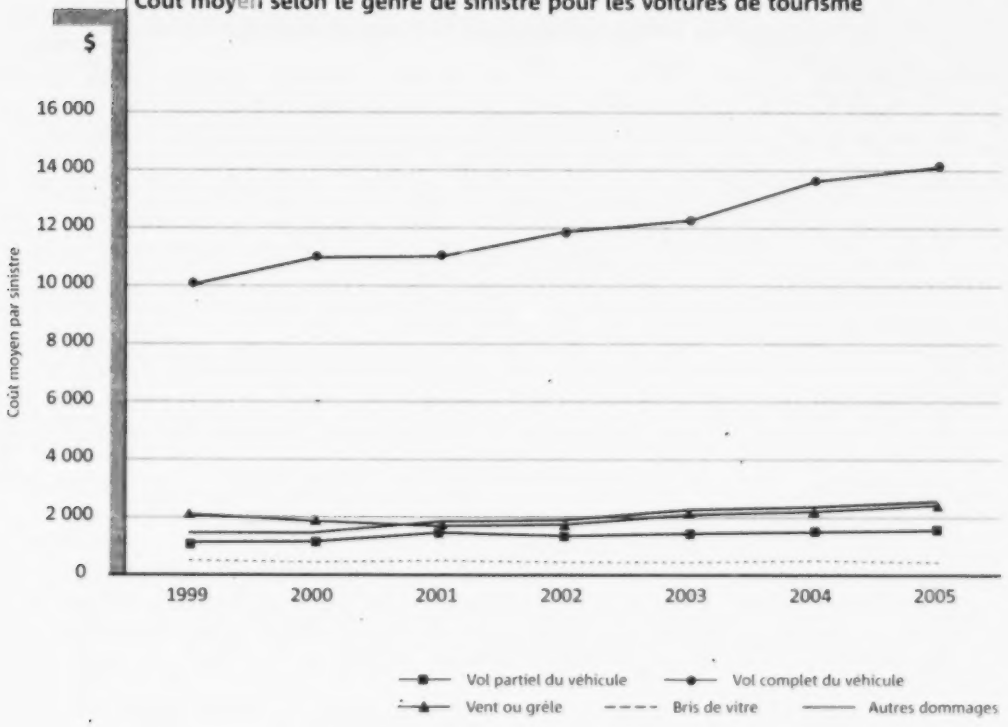
De plus, la progression du coût moyen par sinistre est influencée non seulement par l'effet du rajeunissement du parc automobile, mais également par l'évolution des tarifs horaires exigés par les réparateurs et des coûts de location des véhicules de remplacement. L'inflation subie par ces éléments contribue ainsi à la hausse des coûts moyens des sinistres.

Enfin, le fait que les assurés préfèrent maintenant des franchises plus élevées contribue à la hausse des coûts moyens, puisque le nombre de petites réclamations présentées aux assureurs diminue, ce qui augmente le coût moyen de celles qui le sont.

Par ailleurs, le coût moyen des réclamations couvertes par la garantie « accident sans collision ni versement » est influencé principalement par les vols complets de véhicules, dont les coûts moyens sont nettement supérieurs à ceux des autres types de réclamations couvertes par cette garantie, comme le montre le graphique 9.

GRAPHIQUE 9

Coût moyen selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme



En effet, le nombre de vols complets de véhicules représente moins de 8 % du nombre total de réclamations couvertes par cette garantie, mais plus de 55 % des montants versés en vertu de cette garantie. La progression du coût moyen des vols[41] se poursuit en 2005, ce qui entraîne une hausse du coût moyen de l'ensemble des réclamations couvertes par cette garantie pour l'année en cours.

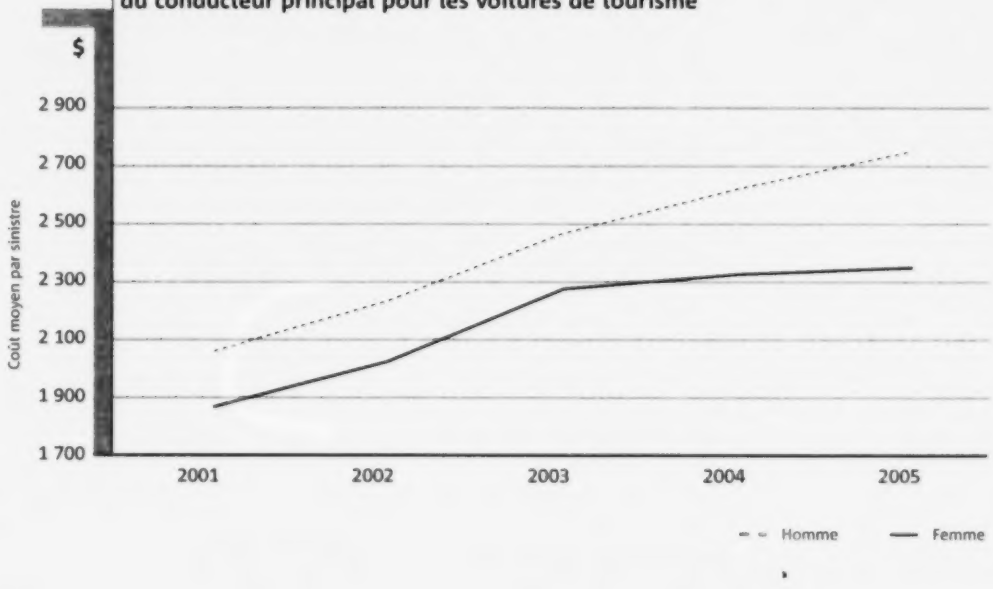
On note également une croissance marquée (8 %) du coût moyen des réclamations pour « autres dommages », qui comprennent notamment l'incendie et le vandalisme. Le coût moyen de ce type de réclamation représente le deuxième en importance parmi ceux qui sont couverts par la garantie « accident sans collision ni versement ».

41. Notons le coût moyen par sinistre des « vols partiels du véhicule » qui augmente de 5 %, passant de 1 456 $ en 2004 à 1 536 $ en 2005, ainsi que celui des « vols complets du véhicule » qui augmente de 3 %, passant de 13 622 $ à 14 036 $ au cours de la même période.

Regardons maintenant l'évolution du coût moyen des sinistres selon l'âge et le sexe du conducteur principal pour les voitures de tourisme de 2001 à 2005.

GRAPHIQUE 10

Évolution du coût moyen par sinistre en fonction du sexe du conducteur principal pour les voitures de tourisme



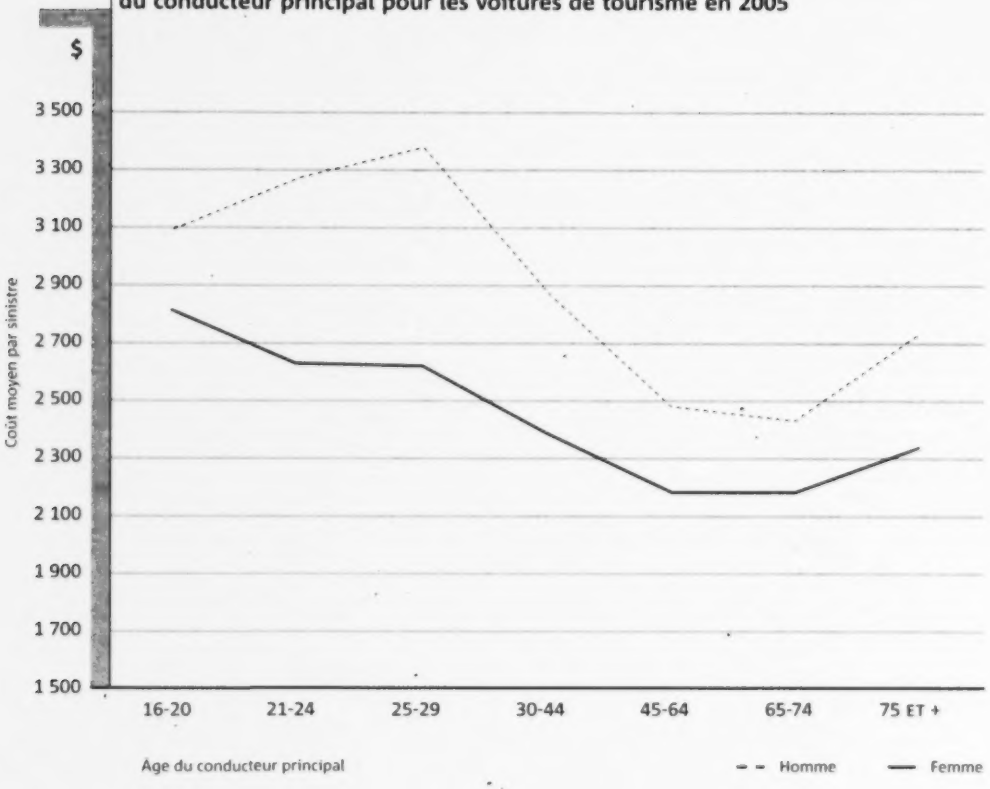
Le graphique 10 montre que, contrairement à la tendance observée pour la fréquence des réclamations, le coût moyen des sinistres pour les conducteurs masculins est de beaucoup supérieur à celui des conducteurs féminins.

Le coût moyen des sinistres pour les hommes a subi une progression de plus de 33 % depuis 2001, passant de 2 064 $ en 2001 à 2 750 $ en 2005, tandis que la progression du coût moyen pour les femmes est de 25 % pour la même période.

De plus, cette progression semble se stabiliser pour les femmes depuis deux ans et celle des hommes ne cesse d'augmenter. Le graphique 11 présente la répartition du coût moyen par sinistre pour l'année 2005 par groupe d'âge pour les voitures de tourisme.

GRAPHIQUE 11

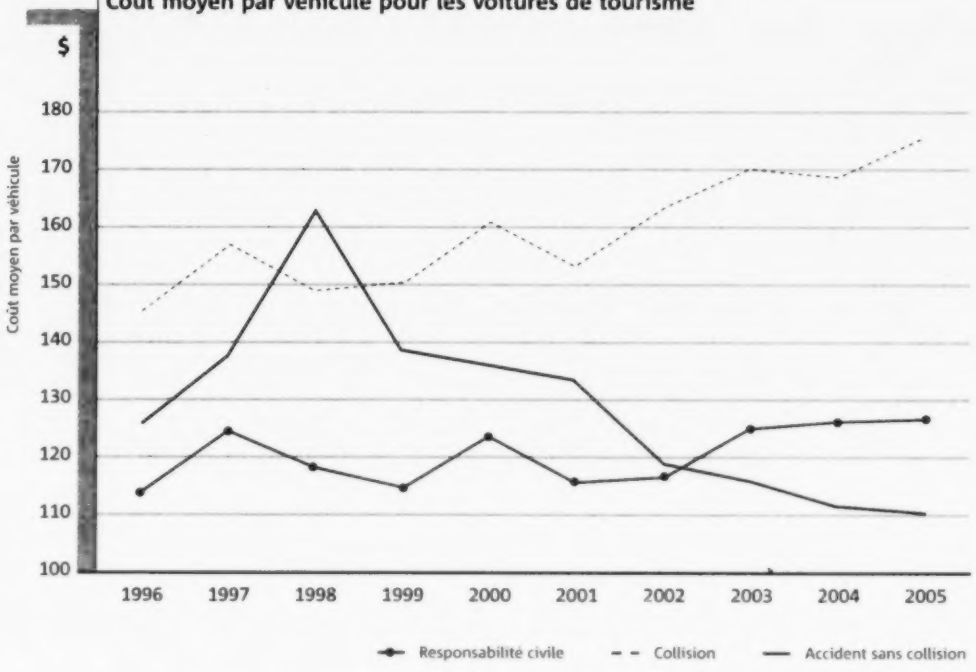
Répartition du coût moyen par sinistre en fonction de l'âge et du sexe du conducteur principal pour les voitures de tourisme en 2005



Enfin, en combinant la fréquence des réclamations et le coût moyen par sinistre, on obtient l'évolution des coûts globaux pour chacune des garanties présentée au graphique 12.

GRAPHIQUE 12

Coût moyen par véhicule pour les voitures de tourisme



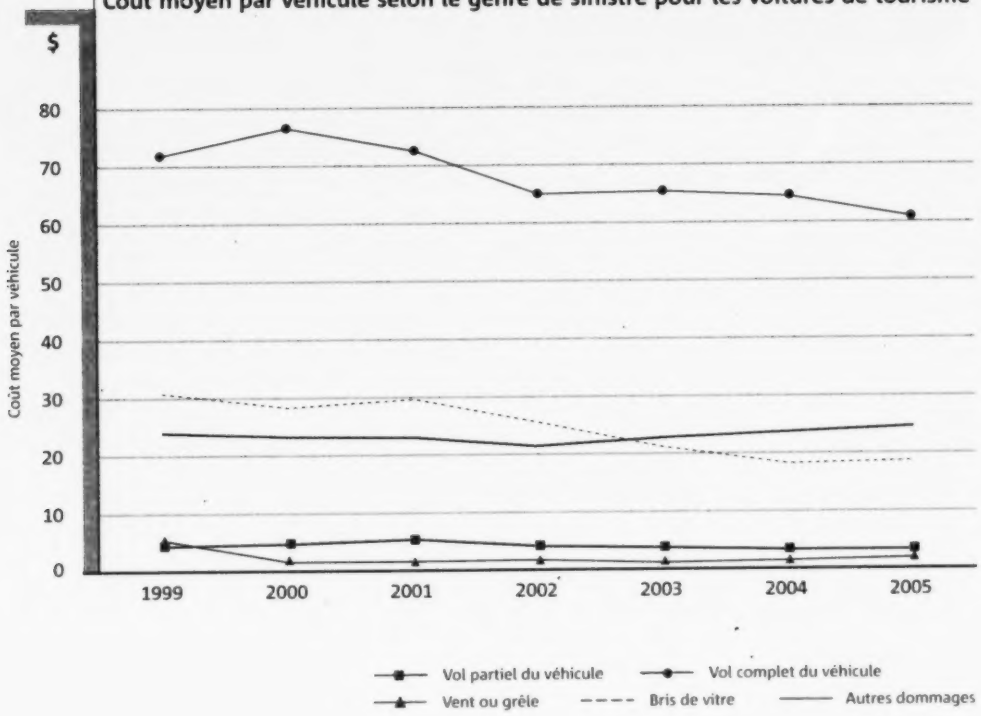
En 2005, le coût global de la garantie « responsabilité civile » est demeuré sensiblement le même qu'en 2004, avec une légère augmentation de 0,5 %, puisque la fréquence des réclamations et le coût moyen sont pratiquement demeurés au même niveau que celui observé en 2004. Aussi, étant donné que la fréquence des réclamations et le coût moyen ont tous les deux augmentés pour la garantie « collision », le coût global de cette garantie a subi une augmentation notable de 4,3 % en 2005, par rapport à 2004.

Quant à la garantie « accident sans collision ni versement », l'amélioration de l'expérience de cette garantie de 1 % découle, comme l'illustre le graphique 13, des réclamations pour vol complet du véhicule et des réclamations pour bris de vitre[42]. La diminution du coût moyen par véhicule de ces réclamations est attribuable à la réduction de leur fréquence qui est supérieure à la hausse de leur coût moyen par sinistre.

42. Plus précisément, le coût moyen par véhicule des réclamations pour « Vol complet du véhicule » a diminué de 5,3 % entre 2004 et 2005 et celui des réclamations pour « Bris de vitre », de 1,4 %.

GRAPHIQUE 13

Coût moyen par véhicule selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme



Ainsi, le montant total des sinistres pour les voitures de tourisme a continué d'augmenter en 2005 par rapport à 2004, passant de 1,402 million de dollars à 1,470 million de dollars. Ce changement est principalement attribuable à la hausse des coûts moyens entraînée notamment par l'augmentation du nombre de véhicules récents, dont les réparations sont généralement plus coûteuses. Le montant total des sinistres pour l'ensemble des véhicules est, quant à lui, passé de 1,720 million de dollars en 2004 à 1,771 million de dollars en 2005, soit une hausse de 3%.

Compte tenu que la hausse de 4,9% du montant des sinistres est supérieure à celle de 3,4% pour les primes acquises pour les voitures de tourisme, l'effet des baisses de tarifs observées depuis trois ans a ralenti la progression des primes, les résultats présentés en 2005 sont légèrement supérieurs à ceux de 2004. En effet, l'indice de perte pour cette catégorie de véhicule est passé de 59,5% en 2004 à 60,3% en 2005, comme l'indique le tableau 15. Par contre, le ratio sinistres/primes observé cette année est le deuxième meilleur ratio présenté au cours des dix dernières années, ce qui fait en sorte que les assureurs, dans leur ensemble, ont été en mesure de dégager un niveau de bénéfice fort respectable en 2005 pour cette catégorie de véhicule.

Finalement, en regroupant l'ensemble des véhicules souscrits par les assureurs, on observe que le ratio sinistres/primes est demeuré sensiblement au même niveau qu'en 2004, tout en affichant une légère hausse dans les bénéfices réalisés pour l'ensemble des assureurs pratiquant l'assurance automobile au Québec.

Le caractère adéquat de la tarification en 2005

Les revenus des opérations d'assurance automobile de l'ensemble des assureurs ont connu une hausse en 2005 par rapport à 2004. Cette évolution est attribuable à une augmentation du volume de primes souscrites découlant de la croissance importante de la demande d'assurance qui a dépassé l'effet des réductions de tarifs consenties par les assureurs.

Les dépenses ont également augmenté au cours de 2005 et elles ont représenté un pourcentage des primes acquises légèrement plus élevé que l'an dernier pour les voitures de tourisme, puisque la progression du montant des sinistres est de plus grande importance que celle du montant des primes acquises. Cette situation s'explique par une hausse de la fréquence des réclamations dans deux des trois garanties présentées combinée à une hausse générale du coût moyen des sinistres pour toutes les garanties couvertes en vertu du contrat d'assurance automobile. Par contre, pour l'ensemble des véhicules, on observe une situation inverse puisque la progression du montant des sinistres est de moindre importance que celle du montant des primes acquises, ce qui fait en sorte que le niveau de bénéfice estimé pour 2005 est légèrement supérieur à celui de l'an dernier.

Par ailleurs, l'analyse de l'ampleur des variations annuelles des résultats au cours des 20 dernières années révèle que les assureurs évaluent généralement bien les différents facteurs relatifs à la tarification. À cet égard, le graphique 14 présente les bénéfices et les pertes d'exploitation en assurance automobile au Québec de 1983 à 2005 indiqués dans les rapports antérieurs sur la tarification en assurance automobile.

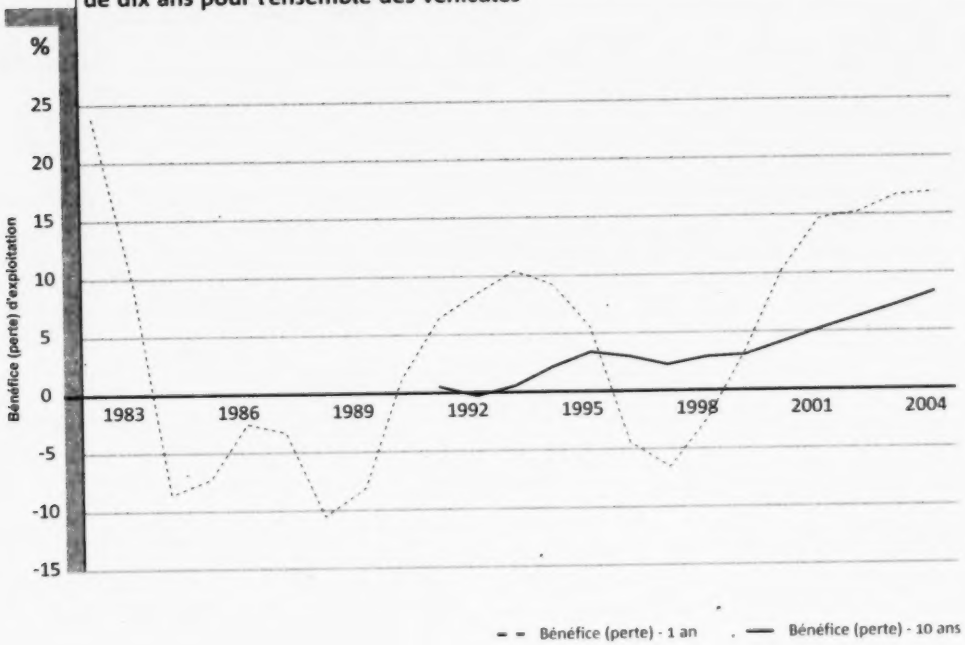
Ainsi, le graphique 14 montre que les résultats peuvent fluctuer de façon significative dans un court laps de temps, que ce soit à la hausse ou à la baisse, en raison d'un grand nombre de facteurs comme ceux dont il a été question dans les sections précédentes.

À titre d'exemple, n'eussent été les conditions météorologiques favorables des derniers hivers, qui n'étaient pas prévisibles par les assureurs au moment d'établir le niveau des primes, les bénéfices d'exploitation de 2001 à aujourd'hui n'auraient pas été aussi appréciables.

Le graphique 14 permet également d'observer l'évolution de la rentabilité moyenne des opérations d'assurance automobile sur des périodes de dix ans. On constate notamment une progression importante de cette mesure depuis 2000. En effet, pour la période de dix ans se terminant en 2000, le bénéfice moyen était de 3 % des primes acquises.

GRAPHIQUE 14

Bénéfice (perte)[43] d'exploitation par année et par période de dix ans pour l'ensemble des véhicules



En 2005, le bénéfice d'exploitation généré par l'ensemble des assureurs qui offrent de l'assurance automobile au Québec pour la période de 1996 à 2005 s'établit à 8,2 % des primes acquises. Établi sur une période de dix ans, ce résultat est remarquable et peut même dépasser les objectifs de rendement espérés par certains assureurs pour l'ensemble de leurs activités[44]. Toutefois, lorsque calculé sur une période de 20 ans, le bénéfice d'exploitation est de l'ordre de 5,5 % des primes acquises. Ce rendement se situe dans une fourchette généralement considérée comme raisonnable, compte tenu des risques associés aux activités d'assurance automobile au Québec.

Par ailleurs, l'établissement d'une tarification adéquate exige que l'on prenne en considération non seulement les éléments spécifiques à l'estimation des coûts, mais aussi les objectifs de croissance et de positionnement dans le marché ainsi que l'environnement dans lequel les assureurs exercent leurs activités.

43. Bénéfice (perte) d'exploitation exprimé en pourcentage des primes acquises, avant impôts et autres postes extraordinaires.

44. Le rendement sur le capital après impôts visé par les assureurs de dommages, comprenant l'ensemble de leurs opérations, se situe généralement entre 10 % et 17 %. À titre indicatif, si ces rendements sont transposés sur une base comparable aux bénéfices d'exploitation présentés ici, c'est-à-dire avant impôts et postes extraordinaires en considérant uniquement les revenus de placement reliés aux opérations et en les exprimant en fonction des primes acquises, ils devraient se situer dans une fourchette de 2 % à 6 %. À noter que cette transformation doit être considérée avec prudence puisqu'elle est dépendante de la situation particulière de chaque assureur, notamment quant à son niveau de capitalisation, à la portion des revenus de placement qui sont reliés aux opérations, aux montants des autres revenus et dépenses ainsi qu'à l'ampleur de ses bénéfices imposables.

La variabilité et l'incertitude des marchés financiers, les fluctuations observées dans le marché de la réassurance au cours des dernières années ainsi que la situation globalement déficitaire des assureurs en assurance de dommages dans les autres régions du Canada peuvent avoir influencé les décisions d'affaires des assureurs.

Cependant, l'année 2005 a été plus positive dans les marchés financiers, et le marché de la réassurance se stabilise. De plus, les résultats anticipés pour 2005 annoncent une amélioration de la situation pour l'ensemble des assureurs de dommages dans les autres régions du Canada.

Ces indications, combinées à l'ampleur des bénéfices générés en 2005 en assurance automobile au Québec, devraient entraîner de nouvelles réductions des primes d'assurance automobile au Québec en 2006 ou devraient entraîner une bonification des couvertures offertes. Ceci est d'autant plus vrai, compte tenu que les réductions de tarifs observées en 2005 ont commencé à être effectives lors du dernier trimestre de l'année.

Ainsi, étant donné le mouvement à la baisse des tarifs qui a pris de l'ampleur en 2005, la tarification en assurance automobile au Québec peut être qualifiée d'adéquate compte tenu des risques associés à ces activités, quoiqu'elle génère, sur une longue période, des bénéfices d'exploitation qui peuvent dépasser les objectifs de rendement généralement espérés par les assureurs.

Certes, cela ne signifie pas que c'est le cas pour chaque assureur, mais dans la mesure où le marché de l'assurance automobile est relativement stable au Québec, les résultats de l'analyse de la tarification des assureurs ont tendance à fluctuer de la même façon, quoique à des niveaux de rentabilité différents; ainsi, lorsque les résultats sont bons au niveau global par exemple, la majorité des assureurs réalisent des bénéfices[45], mais à des degrés divers.

Par conséquent, bien qu'on ne puisse affirmer que le bénéfice d'exploitation de tous les assureurs ait été de 16,8 % en 2005, cette année a été rentable pour la majorité d'entre eux en assurance automobile au Québec.

Enfin, rappelons que les bénéfices d'exploitation prévus pour 2005 sont d'une ampleur remarquable. On doit en effet se reporter à 1983 pour observer un bénéfice d'exploitation plus important que celui estimé pour cette année.

Une telle conjoncture offre des possibilités intéressantes pour les assureurs qui, selon leurs stratégies commerciales, souhaiteraient accroître leur part de marché en assurance automobile au Québec. De plus, étant donné la croissance de la demande d'assurance automobile, la compétition devrait s'intensifier à l'égard des tarifs au cours des prochaines années, ce qui est à l'avantage des consommateurs, et particulièrement pour ceux qui « magasineront » leur prime d'assurance automobile.

Le consommateur a donc tout intérêt à faire jouer pleinement la concurrence, principalement en comparant les prix proposés et les services offerts par les différents assureurs. En outre, l'augmentation du nombre de consommateurs qui demandent davantage d'information et qui « magasinent » contribue à stimuler la concurrence dans le secteur.

45. Il est à noter que le rendement sur le capital pour l'ensemble des activités d'un assureur au Canada ne varie pas de façon proportionnelle aux bénéfices d'exploitation générés en assurance automobile au Québec.

Conclusion

L'analyse de la tarification pratiquée par les assureurs en 2005 montre qu'ils ont globalement affiché des bénéfices d'exploitation légèrement supérieurs à ceux de 2004, parce que la progression des sinistres a été de moindre importance que celle du montant des primes acquises. Ces résultats constituent la poursuite d'une tendance favorable observée depuis les cinq dernières années qui dépasse les rendements historiques généralement espérés par les assureurs.

Selon cette analyse, l'industrie de l'assurance automobile au Québec est en bonne santé et cette situation ne peut qu'être favorable pour le consommateur. À cet égard, le mouvement à la baisse des tarifs constaté en 2005, pour une troisième année consécutive, est un indicateur que le marché est efficace et que le consommateur peut en profiter.

Aussi, l'offre d'assurance automobile au Québec est demeurée abondante en 2005 (105 assureurs en proposaient), même si le marché reste dominé par un nombre restreint d'assureurs ou de groupes d'assureurs. Malgré cette apparence de concentration, l'analyse du marché de l'assurance automobile montre que celui-ci demeure concurrentiel et que la concurrence varie d'un segment à l'autre du marché.

Encore cette année, la demande d'assurance et, par conséquent, le volume total de primes souscrites a progressé en raison, notamment, du rajeunissement du parc automobile conjugué à la croissance du nombre de véhicules assurés et du nombre de titulaires de permis de conduire.

Par ailleurs, l'examen des modifications apportées aux manuels de tarification démontre qu'un certain plafond semble avoir été atteint en ce qui a trait au raffinement des critères de classification et de tarification utilisés par les assureurs, principalement pour les voitures de tourisme. Néanmoins, les assureurs continuent d'ajuster leurs pratiques de tarification en fonction des modalités déjà en place chez chacun d'eux, afin de maintenir leur compétitivité et de fidéliser leur clientèle.

Enfin, les bénéfices d'exploitation importants générés aux cours des cinq dernières années, combinés à la croissance de la demande, devraient intensifier la concurrence à l'égard des tarifs au cours des prochaines années, et ce, pour l'ensemble des catégories de risque reliées à l'assurance automobile au Québec.

Le consommateur a donc tout intérêt à faire jouer pleinement la concurrence, principalement en comparant les prix proposés et les services offerts par les différents assureurs. En outre, l'augmentation du nombre de consommateurs qui demandent davantage d'information et qui « magasinent » contribue à stimuler la concurrence dans le secteur.

LISTE DES TABLEAUX

PAGE

TABLEAU 1
Nombre d'assureurs automobile au Québec 3

TABLEAU 2
Ventilation du nombre et de la part de marché des assureurs automobile au Québec selon leur charte 5

TABLEAU 3
Part de marché des assureurs selon leur mode de distribution pour le marché de l'assurance des particuliers, le marché de l'assurance des entreprises et pour l'ensemble du marché en assurance automobile au Québec 6

TABLEAU 4
Part du marché québécois des plus importants assureurs ou groupes d'assureurs automobile 7

TABLEAU 5
Nombre d'assureurs ayant souscrit dans les différentes catégories de risque reliées à l'assurance automobile au Québec 8

TABLEAU 6
Comparaison des primes d'assurance automobile offertes par différents assureurs au Québec pour différents profils d'assurés 11

TABLEAU 7
Impact sur la part de marché des assureurs selon les changements apportés à leurs tarifs en 2005 pour les voitures de tourisme 12

TABLEAU 8
Âge moyen des véhicules en circulation et nombre de véhicules souscrits en assurance automobile au Québec 14

TABLEAU 9
Nombre de véhicules souscrits dans les différentes catégories de risque reliées à l'assurance automobile au Québec 15

TABLEAU 10
Pourcentage de la population du Québec en âge de conduire un véhicule et nombre de titulaires de permis de conduire pour l'ensemble du Québec 16

TABLEAU 11
Recensement des changements les plus fréquents apportés aux critères de classification et de tarification pour les voitures de tourisme en 2005 19

TABLEAU 12
Recensement des changements les plus fréquents apportés aux critères de classification et de tarification pour les motocyclettes, les motoneiges et les véhicules tout-terrain en 2005 21

TABLEAU 13
Nombre d'assureurs et variation moyenne des tarifs selon les modifications apportées aux tarifs en assurance automobile au Québec pour les voitures de tourisme 22

TABLEAU 14
Évolution de la prime moyenne souscrite dans les différentes catégories de risque reliées à l'assurance automobile au Québec 23

TABLEAU 15
Résultats des opérations en assurance automobile au Québec 27

LISTE DES GRAPHIQUES

PAGE

GRAPHIQUE 1
Répartition par charte des assureurs n'ayant pas souscrit de l'assurance automobile au Québec même s'ils possédaient un permis pour le faire 4

GRAPHIQUE 2
Évolution des dépôts auprès de l'Autorité des modifications aux manuels de tarification 10

GRAPHIQUE 3
Répartition par charte du nombre de consultations des manuels de tarification 19

GRAPHIQUE 4
Fréquence des sinistres pour les voitures de tourisme 29

GRAPHIQUE 5
Fréquence selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme 31

GRAPHIQUE 6
Évolution de la fréquence des réclamations en fonction du sexe du conducteur principal pour les voitures de tourisme 32

GRAPHIQUE 7
Fréquence des réclamations en fonction de l'âge et du sexe du conducteur principal pour les voitures de tourisme en 2005 33

GRAPHIQUE 8
Coût moyen par sinistre pour les voitures de tourisme 34

GRAPHIQUE 9
Coût moyen selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme 35

GRAPHIQUE 10
Évolution du coût moyen par sinistre en fonction du sexe du conducteur principal pour les voitures de tourisme 36

GRAPHIQUE 11
Répartition du coût moyen par sinistre en fonction de l'âge et du sexe du conducteur principal pour les voitures de tourisme en 2005 37

GRAPHIQUE 12
Coût moyen par véhicule pour les voitures de tourisme 38

GRAPHIQUE 13
Coût moyen par véhicule selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme 39

GRAPHIQUE 14
Bénéfice (perte) d'exploitation par année et par période de dix ans pour l'ensemble des véhicules 41

Annexes

A **Liste des assureurs autorisés à souscrire de l'assurance automobile au Québec au 31 décembre 2005** 51

B **Glossaire** 55

C **Données utilisées pour les graphiques 4 à 14** 59

Annexe A

LISTE DES ASSUREURS[46] AUTORISÉS À SOUSCRIRE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC AU 31 DÉCEMBRE 2005

ASSUREUR[46]		SIÈGE	
Charte du Québec			
ABITIBIENNE	Amos	Québec	Canada
ALPHA	Drummondville	Québec	Canada
APPALACHES – ST-FRANÇOIS	Saint-Pierre-Baptiste	Québec	Canada
AXA	Montréal	Québec	Canada
AXA - AGRICOLES[47]	Montréal	Québec	Canada
BAGOT	Saint-Liboire	Québec	Canada
BEAUCE	Beauceville Est	Québec	Canada
BELAIR INC.	Anjou	Québec	Canada
BELLECHASSE	Saint-Gervais	Québec	Canada
BOIS-FRANCS	Warwick	Québec	Canada
CAPITALE - GÉNÉRALES	Québec	Québec	Canada
CHARLEVOIX-MONTMORENCY	Baie-Saint-Paul	Québec	Canada
COATICOOK-SHERBROOKE	Coaticook	Québec	Canada
DESJARDINS - GÉN.	Lévis	Québec	Canada
DEUX-MONTAGNES	Saint-Benoit Mirabel	Québec	Canada
DORCHESTER	Sainte-Claire	Québec	Canada
DRUMMOND	Drummondville	Québec	Canada
EST	Rimouski	Québec	Canada
FABRIQUES DE MONTRÉAL[47]	Montréal	Québec	Canada
FABRIQUES DE QUÉBEC[47]	Québec	Québec	Canada
GASPÉSIE – LES ILES	Causapscal	Québec	Canada
GROUPE ESTRIE-RICHELIEU	Granby	Québec	Canada
HAUT ST-LAURENT	Mercier	Québec	Canada
INDUSTRIELLE ALLIANCE GÉN	Québec	Québec	Canada
INNOVASSUR	Montréal	Québec	Canada
KAMOURASKA	St-Pascal de Kamouraska	Québec	Canada
LAC AU FJORD	Lac-Saint-Jean Est	Québec	Canada
LAC ST-PIERRE-LES FORGES	Baie-du-Febvre Yamaska	Québec	Canada
LANAUDIÈRE	Saint-Alexis	Québec	Canada
LÉVISIENNE-ORLÉANS	Saint-Romuald-d'Etchemin	Québec	Canada

46. Les noms des assureurs sont inscrits sous une forme abrégée. Les raisons sociales complètes se trouvent sur le site Web de l'Autorité des marchés financiers.

47. Cet assureur n'a pas souscrit directement de l'assurance automobile au Québec en 2004, même s'il détenait un permis pour le faire.

ASSUREUR[46]		SIÈGE	
L'ISLET	Saint-Jean-Port-Joli	Québec	Canada
LOTBINIÈRE	Laurier-Station	Québec	Canada
MONTMAGNY	Montmagny	Québec	Canada
MONTS ET RIVES	Lac-Mégantic	Québec	Canada
MUTUELLE - MUNICIPALITÉS	Sainte-Foy	Québec	Canada
OPTIMUM - GÉNÉRALE	Montréal	Québec	Canada
OPTIMUM AGRICOLE	Trois-Rivières	Québec	Canada
OUTAOUAIS	Saint-André-Avellin	Québec	Canada
PERSONNELLE - GÉNÉRALES	Lévis	Québec	Canada
PORTNEUF-CHAMPLAIN	Saint-Basile	Québec	Canada
PRAIRIES	La Prairie	Québec	Canada
PROMUTUEL RÉASSURANCE	Sillery	Québec	Canada
RIVIÈRE-DU-LOUP	Rivière-du-Loup	Québec	Canada
ROUYN-NORANDA-TÉMISCAM.	Ville-Marie	Québec	Canada
SOULANGES	Les Côteaux	Québec	Canada
SSQ - GÉNÉRALES	Sainte-Foy	Québec	Canada
TÉMISCOUATA	Dégelis	Québec	Canada
UNION CANADIENNE	Sillery	Québec	Canada
UNIQUE - GÉN.	Québec	Québec	Canada
VALLÉE	Shawville	Québec	Canada
VALMONT	Waterloo	Québec	Canada
VAUDREUIL	Rigaud	Québec	Canada
VERCHÈRES	Saint-Marc-sur-Richelieu	Québec	Canada
Total : 53			
Charte d'une autre province			
COMMERCE ET INDUSTRIE	Toronto	Ontario	Canada
GCAN - GÉN.[47]	Toronto	Ontario	Canada
KINGSWAY	Mississauga	Ontario	Canada
SCOTTISH & YORK	Scarborough	Ontario	Canada
Total : 4			

ASSUREUR[46]	SIÈGE		
Charte du Canada			
ACE INA	Toronto	Ontario	Canada
ALLIANZ DU CANADA	Toronto	Ontario	Canada
ALLSTATE DU CANADA	Markham	Ontario	Canada
ANCIENNE RÉPUBLIQUE - CAN	Hamilton	Ontario	Canada
AVIVA	Scarborough	Ontario	Canada
AXA (CANADA)[47]	London	Ontario	Canada
AXA PACIFIQUE[47]	Vancouver	Colombie-Britannique	Canada
CHUBB DU CANADA	Toronto	Ontario	Canada
CITADELLE	Toronto	Ontario	Canada
CO-OPERATORS - GÉNÉRALE[47]	Guelph	Ontario	Canada
COSECO	Mississauga	Ontario	Canada
CUMIS – GÉN.	Burlington	Ontario	Canada
DOMINION DU CANADA	Toronto	Ontario	Canada
ÉCHELON	Mississauga	Ontario	Canada
ECONOMICAL	Waterloo	Ontario	Canada
ELITE	Scarborough	Ontario	Canada
ÉQUITABLE - GÉN.[47]	Sillery	Québec	Canada
FEDERATED DU CANADA - GÉN	Winnipeg	Manitoba	Canada
FÉDÉRATION	Montréal	Québec	Canada
GARANTIE	Toronto	Ontario	Canada
HABITATION ET AUTO TD	Unionville	Ontario	Canada
ING DU CANADA	Toronto	Ontario	Canada
ING NOVEX	Toronto	Ontario	Canada
JEVCO	Montréal	Québec	Canada
LOMBARD (CIE CANADIENNE)	Toronto	Ontario	Canada
LOMBARD (CIE D'ASS.)	Toronto	Ontario	Canada
MARKEL	Toronto	Ontario	Canada
MISSISQUOI	Frelighsburg	Québec	Canada
OMEGA[47]	Totonto	Ontario	Canada
PAFCO	Markham	Ontario	Canada
PEMBRIDGE	Markham	Ontario	Canada
PRIMMUM	Toronto	Ontario	Canada
QUÉBEC (CIE D'ASS.)	Montréal	Québec	Canada
RBC - GÉNÉRALE	Mississauga	Ontario	Canada
ROYAL & SUN ALLIANCE	Toronto	Ontario	Canada
SÉCURITÉ NATIONALE	Montréal	Québec	Canada
SOUVERAINE - GÉN.	Calgary	Alberta	Canada
ST. PAUL GARANTIE	Toronto	Ontario	Canada
TEMPLE[47]	Toronto	Ontario	Canada
TRADERS GÉNÉRALE	Scarborough	Ontario	Canada
TRAFALGAR DU CANADA[47]	Toronto	Ontario	Canada
WAWANESA	Winnipeg	Manitoba	Canada
Total : 42			

ASSUREUR[46]		SIÈGE	
Charte d'un État ou pays étranger			
ALLIANZ RISQUES MONDIAUX	Burbank	Californie	É.-U.
AMÉRICAINE - RÉASS.[47]	Princeton	New Jersey	É.-U.
AMERICAN HOME	New York	New York	É.-U.
AMERICAN ROAD	Dearborn	Michigan	É.-U.
AXA CORPORATE-ASSURANCE[47]	Paris		France
CENTENNIAL	New York	New York	É.-U.
CONTINENTAL CASUALTY	Chicago	Illinois	É.-U.
DAIMLERCHRYSLER	Farmigton Hills	Michigan	É.-U.
EMPLOYEURS DE WAUSAU[47]	Wausau	Wisconsin	É.-U.
FÉDÉRALE[47]	Warren	New Jersey	É.-U.
HARTFORD INCENDIE	Hartford	Connecticut	É.-U.
LIBERTÉ MUTUELLE	Boston	Massachusetts	É.-U.
LIBERTÉ MUTUELLE - GÉN.[47]	Boston	Massachusetts	É.-U.
LLOYD'S	London		Angleterre
LUMBERMENS MUTUAL	Long Grove	Illinois	É.-U.
MITSUI SUMITOMO	Tokyo		Japon
MOTORS	Southfield	Michigan	É.-U.
NIPPONKOA[47]	Tokyo		Japon
PROTECTRICE	Indianapolis	Indiana	É.-U.
SAINT PAUL	Saint-Paul	Minnesota	É.-U.
SENTRY	Wisconsin	Wisconsin	É.-U.
SOMPO[47]	Tokyo		Japon
TIG[47]	Irving	Texas	É.-U.
TOKIO	Tokyo		Japon
TRAVELERS INDEMNITÉ[47]	Hartford	Connecticut	É.-U.
XL - ASSURANCE[47]	London		Angleterre
XL AMÉRIQUE[47]	Stamford	Connecticut	É.-U.
ZURICH	Zurich		Suisse
Total : 28			
Grand total : 127			

Annexe B

GLOSSAIRE

Accident sans collision ni versement (chapitre B, division 3) :

Cette garantie de la police automobile couvre tous les dommages matériels causés au véhicule de l'assuré qui ne résultent pas d'une collision ou d'un versement, sauf ceux qui sont spécifiquement exclus dans la police. Les dommages couverts selon cette garantie sont, entre autres, l'incendie, le vol, le vandalisme et le bris de vitre. Il faut noter que le fait que ces événements soient survenus n'engage pas la responsabilité de l'assuré.

Année civile :

Les sinistres compilés sont ceux survenus au cours de l'année, plus le développement dans la même année des sinistres survenus dans les années antérieures, le tout indépendamment de la date d'émission des polices.

Année de survenance :

Les sinistres compilés sont ceux qui sont survenus dans le courant de l'année, indépendamment de la date d'émission des polices et de la date de paiement de l'indemnité.

Années-véhicules acquis[48] **:**

Véhicules effectivement assurés au cours d'une année, dont le nombre est calculé au prorata du temps écoulé à une date donnée selon la durée des polices. Par exemple, un contrat couvrant un véhicule pour une période d'un an et souscrit le 1er juillet est comptabilisé comme étant un demi-véhicule pour l'année courante et un demi-véhicule pour l'année suivante.

Autres risques (AR)[49] **:**

Véhicule motorisé n'appartenant à aucune des catégories de risque précédentes, incluant notamment tout véhicule qui est couvert par une police d'assurance automobile des garagistes ou qui fait partie d'une flotte non tarifée par véhicule, tout véhicule de compétition ou de démonstration.

Collision (chapitre B, division 2) :

Cette garantie de la police automobile couvre les dommages matériels causés au véhicule de l'assuré qui résultent d'une collision et pour laquelle une responsabilité est imputée à l'assuré. Le délit de fuite est également couvert par cette garantie, puisqu'il implique une collision. Les accidents qui sont indemnisés selon cette garantie sont des accidents dits « responsables ».

48. Ces données sont établies par année civile.
49. Ces définitions proviennent du document *Plan statistique automobile – Instructions aux assureurs, Volet principal et Volet expérience des véhicules*, publié par le Groupement des assureurs automobiles agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

Collision :

Par « collision », on entend une collision entre deux véhicules et, notamment, la collision avec le sol et celle se produisant entre deux véhicules attelés l'un à l'autre.

Coût moyen par sinistre[48] **:**

Le montant des sinistres, divisé par le nombre de sinistres.

Coût moyen par véhicule[48] **:**

Le montant des sinistres, divisé par le nombre d'années-véhicules acquis.

Fréquence des réclamations[48] **:**

Le nombre de sinistres, divisé par le nombre d'années-véhicules acquis.

Motocyclette (MC)[49] **:**

Véhicule motorisé qui peut être enfourché par le conducteur, qui est muni d'un guidon et d'au moins deux roues, et qui est utilisé pour des fins personnelles, principalement sur un chemin public, mais en excluant tout véhicule qui est utilisé pour la location à court terme, qui est couvert par une police d'assurance automobile des garagistes ou qui fait partie d'une flotte non tarifée par véhicule. L'expression motocyclette englobe les motocyclettes de faible cylindré, souvent désignées comme cyclomoteurs.

Motoneige (MN)[49] **:**

Véhicule motorisé qui peut être enfourché par le conducteur, qui est muni d'un guidon et d'un ou plusieurs skis ou patins de direction, qui est mû par une courroie sans fin en contact avec le sol, qui est conçu pour circuler hors d'un chemin public, principalement sur la neige ou la glace, et qui est utilisé pour des fins récréatives, mais en excluant tout véhicule qui est utilisé pour la location à court terme, qui est couvert par une police d'assurance automobile des garagistes ou qui fait partie d'une flotte non tarifée par véhicule.

Primes acquises :

Primes calculées en fonction des primes souscrites au prorata du temps écoulé à une date donnée, selon la durée des polices. Par exemple, la prime d'un contrat d'un an souscrite le 1er juillet est acquise à 50 % au 31 décembre. Donc, seulement 50 % de la prime initiale est comptabilisée comme prime acquise, pour l'année qui vient de se terminer.

Primes souscrites :

Primes payées par les assurés pour les polices émises au cours d'une année.

Responsabilité civile (chapitre A) :

Cette garantie de la police automobile couvre les dommages matériels causés à autrui qui découlent de la responsabilité de l'assuré. Depuis 1978, les dommages matériels au véhicule de l'assuré qui résultent d'une collision, qui n'engage d'aucune manière la responsabilité de l'assuré et qui sont couverts par la Convention d'indemnisation directe, sont également indemnisés en vertu de cette garantie. Ces accidents, qui constituent la presque totalité des dommages indemnisés par cette garantie, sont donc des accidents dits « non responsables » et sont indemnisés en vertu de la Convention d'indemnisation directe. Enfin, cette garantie couvre la responsabilité civile dans les cas de dommages corporels causés à l'extérieur du Québec.

Risques spécifiés (chapitre B, division 4) :

Cette garantie de la police automobile s'apparente à celle du chapitre B, division 3, mais elle couvre uniquement les risques spécifiés dans la police. Par exemple, les dommages causés par des actes malveillants ne sont pas couverts par cette garantie, alors qu'ils le sont selon le chapitre B, division 3.

Tous risques (chapitre B, division 1) :

Cette garantie couvre tous les dommages matériels causés au véhicule de l'assuré, sauf ceux qui sont spécifiquement exclus dans la police. En fait, elle couvre principalement les dommages des divisions 2 et 3 du chapitre B.

Véhicule public (VP)[48] :

Véhicule motorisé, principalement utilisé à des fins de services publics, mais en excluant tout véhicule qui est couvert par une police d'assurance automobile des garagistes ou qui fait partie d'une flotte non tarifée par véhicule. L'expression véhicule public englobe les véhicules utilisés pour une école de conduite et les véhicules utilisés pour la location à court terme (30 jours ou moins).

Véhicule tout-terrain (TT)[48] :

Véhicule motorisé qui peut être enfourché par le conducteur, qui est muni d'un guidon et d'au moins deux roues, qui est conçu pour circuler hors d'un chemin public, et qui est utilisé pour des fins récréatives, mais en excluant tout véhicule qui est utilisé pour la location à court terme, qui est couvert par une police d'assurance automobile des garagistes ou qui fait partie d'une flotte non tarifée par véhicule. L'expression véhicule tout-terrain englobe les véhicules similaires à une motocyclette mais conçus pour circuler hors d'un chemin public, qui sont souvent désignés comme « motocross ».

Véhicule utilitaire (VU)[48] **:**

Véhicule motorisé, principalement utilisé à des fins professionnelles, mais en excluant tout véhicule qui est utilisé pour une école de conduite, qui est utilisé pour la location à court terme, qui est couvert par une police d'assurance automobile des garagistes ou qui fait partie d'une flotte non tarifée par véhicule. L'expression véhicule utilitaire englobe les voitures de tourisme, les motocyclettes, les véhicules tout-terrain et les motoneiges utilisés uniquement à des fins professionnelles excluant ceux qui font partie d'une flotte non tarifée par véhicule.

Versement :

Par « versement », on entend le renversement partiel ou complet d'un véhicule.

Voiture de tourisme (VT)[48] **:**

Véhicule motorisé de promenade, principalement utilisé à des fins uniquement personnelles, ou à des fins combinées personnelles et professionnelles, mais en excluant tout véhicule qui est utilisé pour une école de conduite, qui est utilisé pour la location à court terme, qui est couvert par une police d'assurance automobile des garagistes ou qui fait partie d'une flotte non tarifée par véhicule. L'expression voiture de tourisme englobe les caravanes motorisées qui sont souvent désignées comme « motorhome ».

Annexe C

DONNÉES UTILISÉES POUR LES GRAPHIQUES 4 À 14

GRAPHIQUE 4

Fréquence des sinistres pour les voitures de tourisme (en pourcentage)

Année	RESPONSABILITÉ CIVILE	COLLISION[50]	ACCIDENT SANS COLLISION NI VERSEMENT[51]
1996	6,09	5,15	10,34
1997	6,65	5,70	11,21
1998	6,28	5,61	12,43
1999	6,13	5,75	10,59
2000	6,26	5,78	9,72
2001	5,49	5,19	9,28
2002	5,24	4,98	8,03
2003	5,18	4,84	6,92
2004	5,02	4,69	6,34
2005	5,04	4,73	6,11

GRAPHIQUE 5

Fréquence[52] selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme (en pourcentage)

Année	VOL D'UNE PARTIE DU VÉHICULE	VOL DU VÉHICULE EN ENTIER	VENT OU GRÊLE	BRIS DE VITRE	AUTRES DOMMAGES
1999	0,45	0,71	0,27	7,32	1,84
2000	0,43	0,70	0,11	6,81	1,67
2001	0,39	0,66	0,11	6,73	1,39
2002	0,32	0,56	0,11	5,85	1,18
2003	0,28	0,54	0,07	4,95	1,08
2004	0,24	0,48	0,08	4,56	1,04
2005	0,23	0,44	0,09	4,35	1,00

50. Pour les années 1996 à 1998, les résultats proviennent des sinistres couverts par la garantie « Collision » (chapitre B, division 2). Pour les années 1999 à 2005, les résultats incluent également les sinistres découlant d'une collision et couverts par la garantie « Tous risques » (chapitre B, division 1).

51. Pour les années 1996 à 1998, les résultats proviennent des sinistres couverts par la garantie « Accident sans collision ni versement » (chapitre B, division 3) et de ceux couverts par la garantie « Risques spécifiés » (chapitre B, division 4). Pour les années 1999 à 2005, les résultats incluent également les sinistres découlant d'un accident sans collision ni versement et couverts par la garantie « Tous risques » (chapitre B, division 1).

52. Les résultats incluent les sinistres couverts par la garantie « Accident sans collision ni versement » (chapitre B, division 3), ceux couverts par la garantie « Risques spécifiés » (chapitre B, division 4) ainsi que ceux découlant d'un accident sans collision ni versement et couverts par la garantie « Tous risques » (chapitre B, division 1).

GRAPHIQUE 6

Évolution de la fréquence des réclamations en fonction du sexe du conducteur principal pour les voitures de tourisme
(en pourcentage)

Année	HOMME	FEMME
2001	16,89	17,62
2002	15,24	16,24
2003	14,07	15,27
2004	13,20	14,62
2005	12,90	14,47

GRAPHIQUE 7

Fréquence des réclamations en fonction de l'âge et du sexe du conducteur principal pour les voitures de tourisme en 2005
(en pourcentage)

Groupe d'âge	HOMME	FEMME
16-20 ANS	14,33	16,94
21-24 ANS	14,98	17,39
25-29 ANS	14,53	16,55
30-44 ANS	13,24	15,06
45-64 ANS	12,43	13,67
65-74 ANS	11,55	11,92
75 ANS ET +	11,50	10,43

GRAPHIQUE 8

Coût moyen par sinistre pour les voitures de tourisme (en dollars)

Année	RESPONSABILITÉ CIVILE	COLLISION[53]	ACCIDENT SANS COLLISION NI VERSEMENT[54]
1996	1 865	2 827	1 217
1997	1 875	2 751	1 226
1998	1 879	2 651	1 309
1999	1 870	2 607	1 307
2000	1 972	2 786	1 399
2001	2 105	2 943	1 435
2002	2 228	3 285	1 481
2003	2 405	3 507	1 674
2004	2 513	3 592	1 758
2005	2 517	3 715	1 807

GRAPHIQUE 9

Coût moyen[55] selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme (en dollars)

Année	VOL D'UNE PARTIE DU VÉHICULE	VOL DU VÉHICULE EN ENTIER	VENT OU GRÊLE	BRIS DE VITRE	AUTRES DOMMAGES
1999	1 074	10 097	2 036	423	1 309
2000	1 158	10 990	1 868	420	1 413
2001	1 435	11 031	1 673	444	1 662
2002	1 351	11 749	1 712	439	1 843
2003	1 414	12 272	2 064	434	2 129
2004	1 456	13 622	2 185	412	2 301
2005	1 536	14 036	2 424	426	2 475

53. Pour les années 1996 à 1998, les résultats proviennent des sinistres couverts par la garantie « Collision » (chapitre B, division 2). Pour les années 1999 à 2005, les résultats incluent également les sinistres découlant d'une collision et couverts par la garantie « Tous risques » (chapitre B, division 1).

54. Pour les années 1996 à 1998, les résultats proviennent des sinistres couverts par la garantie « Accident sans collision ni versement » (chapitre B, division 3) et de ceux couverts par la garantie « Risques spécifiés » (chapitre B, division 4). Pour les années 1999 à 2005, les résultats incluent également les sinistres découlant d'un accident sans collision ni versement et couverts par la garantie « Tous risques » (chapitre B, division 1).

55. Les résultats incluent les sinistres couverts par la garantie « Accident sans collision ni versement » (chapitre B, division 3), ceux couverts par la garantie « Risques spécifiés » (chapitre B, division 4) ainsi que ceux découlant d'un accident sans collision ni versement et couverts par la garantie « Tous risques » (chapitre B, division 1).

GRAPHIQUE 10

Évolution du coût moyen par sinistre en fonction du sexe du conducteur principal pour les voitures de tourisme
(en dollars)

Année	HOMME	FEMME
2001	2 064	1 875
2002	2 237	2 032
2003	2 468	2 278
2004	2 621	2 327
2005	2 750	2 349

GRAPHIQUE 11

Répartition du coût moyen par sinistre en fonction de l'âge et du sexe du conducteur principal pour les voitures de tourisme en 2005
(en dollars)

Groupe d'âge	HOMME	FEMME
16-20 ANS	3 097	2 811
21-24 ANS	3 275	2 626
25-29 ANS	3 378	2 620
30-44 ANS	2 865	2 383
45-64 ANS	2 486	2 182
65-74 ANS	2 426	2 176
75 ANS ET +	2 732	2 335

GRAPHIQUE 12

Coût moyen par véhicule pour les voitures de tourisme (en dollars)

Année	RESPONSABILITÉ CIVILE	COLLISION[56]	ACCIDENT SANS COLLISION NI VERSEMENT[57]
1996	114	146	126
1997	125	157	137
1998	118	149	163
1999	115	150	138
2000	124	161	136
2001	115	153	133
2002	117	164	119
2003	125	170	116
2004	126	169	112
2005	127	176	110

GRAPHIQUE 13

Coût moyen[58] par véhicule selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme (en dollars)

Année	VOL D'UNE PARTIE DU VÉHICULE	VOL DU VÉHICULE EN ENTIER	VENT OU GRÊLE	BRIS DE VITRE	AUTRES DOMMAGES
1999	4,86	72,10	5,47	30,94	24,13
2000	4,98	76,88	2,00	28,60	23,58
2001	5,58	72,79	1,77	29,92	23,13
2002	4,37	65,26	1,81	25,68	21,77
2003	4,00	65,79	1,46	21,49	23,08
2004	3,52	64,74	1,72	18,80	23,89
2005	3,54	61,30	2,30	18,54	24,74

56. Pour les années 1996 à 1998, les résultats proviennent des sinistres couverts par la garantie « Collision » (chapitre B, division 2). Pour les années 1999 à 2005, les résultats incluent également les sinistres découlant d'une collision et couverts par la garantie « Tous risques » (chapitre B, division 1).

57. Pour les années 1996 à 1998, les résultats proviennent des sinistres couverts par la garantie « Accident sans collision ni versement » (chapitre B, division 3) et de ceux couverts par la garantie « Risques spécifiés » (chapitre B, division 4). Pour les années 1999 à 2005, les résultats incluent également les sinistres découlant d'un accident sans collision ni versement et couverts par la garantie « Tous risques » (chapitre B, division 1).

58. Les résultats incluent les sinistres couverts par la garantie « Accident sans collision ni versement » (chapitre B, division 3), ceux couverts par la garantie « Risques spécifiés » (chapitre B, division 4) ainsi que ceux découlant d'un accident sans collision ni versement et couverts par la garantie « Tous risques » (chapitre B, division 1).

GRAPHIQUE 14

Bénéfice (perte) d'exploitation par année et par période de dix ans pour l'ensemble des véhicules[59] (en pourcentage des primes acquises)

Année	BÉNÉFICE (PERTE) DE L'ANNÉE	BÉNÉFICE (PERTE) POUR LA PÉRIODE DE DIX ANS SE TERMINANT L'ANNÉE COURANTE
1983	23,9	
1984	9,4	
1985	-8,5	
1986	-7,4	
1987	-2,5	
1988	-3,3	
1989	-10,5	
1990	-8,3	
1991	1,1	
1992	6,4	0,4
1993	8,5	-0,3
1994	10,4	0,5
1995	9,3	2,2

59. Les résultats des années 1996 à 2005 sont présentés au tableau 15.

Québec
Place de la Cité, tour Cominar
2640, boulevard Laurier, bureau 400
Québec (Québec) G1V 5C1
Tél. : (418) 525-0337

Montréal
800, Square Victoria, 22e étage
C.P. 246, tour de la Bourse
Montréal (Québec) H4Z 1G3
Tél. : (514) 395-0337

Numéro sans frais : 1 877 525-0337

www.lautorite.qc.ca